



# A REESTRUTURAÇÃO CORPORATIVA DO ESPAÇO GEOGRÁFICO: O PLANEJAMENTO DO ESTACIONAMENTO ROTATIVO COMO AVANÇO DO CAPITAL FINANCEIRO (MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE)

**Leandro Di Genova Barberio**

Programa de Pós-graduação em Geografia – UNESP (Rio Claro) | leandro.g.barberio@unesp.br

**Fabrizio Gallo**

Departamento de Geografia e Planejamento Ambiental – UNESP (Rio Claro) | fabrizio.gallo@unesp.br

---

## Sessão Temática 08: Mobilidade Urbana e Direito à cidade

---

**Resumo:** O aumento significativo de automóveis nas cidades brasileiras provocou uma dinamização do trânsito nos centros urbanos. Desse modo, objetivamos analisar a participação da empresa Estapar, que possui capital aberto na bolsa de valores, nas relações com os processos de concessão dos serviços de estacionamento rotativo no estado de São Paulo. Buscaremos aprofundar o conhecimento acerca da relação entre as chamadas empresas de tecnologia, os grandes grupos financeiros, que têm participado das últimas concessões públicas para explorar serviços de zona azul, em específico, a contratação que ocorreu na prefeitura da cidade de São Paulo (SP). Nossa metodologia consiste no levantamento de dados primários e secundários, quantitativos e qualitativos, obtidos através de artigos científicos, relatórios sobre o tema e uma sequência de trabalhos de campo na cidade de São Paulo (SP). Conclui-se que a empresa Estapar se encontra inserida no processo de expansão dos serviços financeiros nos estacionamentos rotativos e caracteriza-se como um dreno de dinheiro local para esfera de seus acionistas.

**Palavras-chave:** Estacionamento Rotativo; Financeirização; Mobilidade Urbana; Estapar; Planejamento.

## THE CORPORATE RESTRUCTURING OF GEOGRAPHICAL SPACE: THE PLANNING OF ROTATING PARKING LOTS AS AN ADVANCE OF FINANCIAL CAPITAL

**Abstract:** *The significant increase in the number of cars in Brazilian cities has led to a dynamization of traffic in urban centers. Our aim here is to analyze the participation of the Estapar company, which is publicly traded on the stock exchange, in relations with the concession processes for rotating parking services in the state of São Paulo. We will seek to deepen our understanding of the relationship between the so-called technology companies and the large financial groups that have participated in the latest public concessions to operate blue zone services, specifically the contracting process that took place in the city of São Paulo (SP). Our methodology consists of collecting primary and secondary data, both quantitative and qualitative, obtained through scientific articles, reports on the subject and a sequence of fieldwork in the city of São Paulo (SP). We concluded that the Estapar company is part of the process of expanding financial services in rotating parking lots and is characterized as a drain on local money for its shareholders.*

**Keywords:** *Revolving Parking; Financialization; Urban Mobility; Estapar; Planning.*

---

## LA REESTRUCTURACIÓN EMPRESARIAL DEL ESPACIO GEOGRÁFICO: LA PLANIFICACIÓN DE ESTACIONAMIENTO MEDIDO COMO AVANCE DEL CAPITAL FINANCIERO

**Resumen:** *El significativo aumento del parque automovilístico en las ciudades brasileñas ha provocado una dinamización del tráfico en los centros urbanos. Nuestro objetivo aquí es analizar la participación de la empresa Estapar, que cotiza en bolsa, en las relaciones con los procesos de concesión de servicios de estacionamiento medido en el estado de São Paulo. Trataremos de profundizar en el conocimiento de la relación entre las llamadas empresas tecnológicas y los grandes grupos financieros que han participado en las últimas concesiones públicas de explotación de servicios de zona azul, concretamente en el proceso de contratación que tuvo lugar en la ciudad de São Paulo (SP). Nuestra metodología consiste en un estudio de datos primarios y secundarios, tanto cuantitativos como cualitativos, obtenidos a través de artículos científicos, informes sobre el tema y una secuencia de trabajo de campo en la ciudad de São Paulo (SP). Llegamos a la conclusión de que la empresa Estapar forma parte del proceso de expansión de los servicios financieros en los aparcamientos de rotación y se caracteriza por ser un sumidero de dinero local para sus accionistas.*

**Palabras clave:** *Estacionamiento medido; financiarización; movilidad urbana; Estapar; planificación.*

## INTRODUÇÃO

Os ciclos econômicos do capital e suas dinâmicas de acumulação foram conduzidas de distintas formas ao longo da história. As periodizações espaço-temporais destacam como cada regime está incutido por variáveis que fornecem a cada novo nível de produção um sistema diferenciado de organização econômica e territorial (Santos, 2008). As determinantes de cada regime de acumulação financeira induzem os formatos de elaboração e desenvolvimento do Estado e suas políticas públicas.

A construção histórica do neoliberalismo perpassa o debate de como a atuação e constituição do Estado na economia e nos projetos de planejamento territorial e social, estão atreladas ao ideal de liberdade individual e de mercado em sua máxima de equilíbrio. Como definição de cunho mais geral, caracteriza-se o neoliberalismo como um conjunto de ideias políticas e econômicas capitalistas que defende a não participação do Estado na economia, onde deve haver total liberdade de comércio, para garantir o crescimento econômico e o desenvolvimento social de um país. As formas de condução nesse modelo de debate permearam as políticas públicas desenvolvidas na América Latina nos últimos 40 anos, formalizando um quadro de desmonte do planejamento estatal nos níveis territoriais e econômicos (Harvey, 2008).

As estruturas tecnológicas que hipercapilarizaram as acelerações e as relações de trocas comerciais no território, serviram de suporte para a nova guinada do capital financeiro e sua modernização. A alteração cultural, as mudanças nas formas de sociabilidade e socialização, caracterizaram os meios de formalização e normatização da vida cotidiana ligada ao contexto de ascensão dos canais financeiros (Montenegro, 2017). A construção dos modelos citadinos, a partir da financeirização do território e das instaurações de políticas públicas neoliberais, pautou-se em modelos de administração empresarial como fator primordial para o planejamento urbano e territorial (Harvey, 1996).

A partir da década de 1990, a competitividade urbana surge como nova forma de organização da cidade, instituída em discursos de avanços modernizantes e no processo de mundialização das cidades vistas como globais (Vainer, 2002). A cidade como território do cidadão perde sua essência de uso para as vias mercadológicas de atuação. Nessa condição, a venda do espaço urbano é caracterizada pelo processo de marketing, que por meio do uso corporativo das infraestruturas territoriais, reflete os formatos estabelecidos por prefeituras na esfera dos negócios, levando às privatizações e concessões do aparato público (Sanchez, 2003).

A expansão da racionalidade técnica sob as formas de uso dos territórios levou os agentes do mercado financeiro a se inserirem em projetos do planejamento urbano, em

específico da mobilidade urbana. A mobilidade urbana, entendida como ferramenta que caracteriza a acessibilidade de deslocamento das pessoas em uma cidade, tem como objetivo desenvolver e assegurar a dinamicidade de locomoção para os diferentes eventos que ocorrem no espaço urbano, seja relacionada a práticas econômicas e sociais, ou até mesmo, as práticas de lazer e acesso cultural (Vasconcelos, 2013; Blanco, 2021). Partindo para um ponto mais específico de estudo dessa pesquisa, atrelado à mobilidade urbana, encontra-se o estacionamento rotativo. Essa ferramenta serve como facilitadora para os movimentos de circulação de pessoas em locais de grande dinamicidade comercial. O intuito do estacionamento rotativo é proporcionar uma relação de troca (revezamento) nos sistemas de parada de veículos em áreas centrais dos municípios, visando contribuir com os comerciantes para que mais pessoas circulem pelo local.

Como será discutido neste trabalho, as relações de concessão atingiram os serviços de estacionamentos rotativos das cidades, levando aos processos de *gerenciamento empresarial* (Harvey, 1996), em ações de atuação que associam agentes do capital financeiro as ferramentas urbanas vistas como estratégicas para a mobilidade. Os eixos da mobilidade e acessibilidade para uma melhor organização das áreas centrais das cidades passaram a ser geridos através da lógica da lucratividade para o mercado de ações. Assim, pensar o aspecto social da acessibilidade ao deslocamento imbrica-se nesta encruzilhada da ascensão do capital junto aos objetos espaciais de uso comunitário, abrindo a discussão para o entendimento de quais consequências esses movimentos estabelecerão.

Objetivamos analisar a participação da empresa Estapar, que possui capital aberto na bolsa de valores, nas relações com os processos de concessão dos serviços de estacionamento rotativo no estado de São Paulo. Buscaremos aprofundar o conhecimento acerca da relação entre os grandes grupos financeiros, que têm participado das últimas concessões públicas para explorar serviços de zona azul, em específico, a contratação que ocorreu na prefeitura da cidade de São Paulo (SP). Dessa forma, a intenção é compreender a problemática sob uma perspectiva geográfica das condições de uso do território pelos agentes que visam se apropriar de porções do espaço urbano com a finalidade mercantil.

Com intuito de elucidar este tipo de ação do capital financeiro sobre os espaços centrais urbanos, a pesquisa estabelecerá as formas de inserção destas empresas nos serviços de mobilidade urbana, dando ênfase ao estacionamento rotativo, buscando compreender como a gestão empresarial dessas empresas leva a conformação de novas técnicas que estão a ser empregadas nos processos de administração do espaço urbano.

Para alcançar os objetivos propostos, foram desenvolvidos para esta pesquisa as seguintes estratégias metodológicas: Revisão crítica dos editais das prefeituras sobre as políticas de concessão para exploração dos serviços de estacionamento rotativo por parte dos

agentes do mercado; levantamento bibliográfico sobre a financeirização, sobre os novos agentes do período contemporâneo, junto do entendimento dos usos que eles acarretam no espaço geográfico. Por meio desse aporte teórico, obtido através das revisões críticas para a interpretação dos novos processos de organização das cidades, buscou-se compreender como os agentes do mercado financeiro impactam na estrutura de produção normativa e como esses elementos caracterizam a financeirização do território.

Concomitante a esse movimento foram realizadas coletas de informações e dados por meio de visitas técnicas e trabalhos de campo na cidade de São Paulo (SP), conduzindo tal procedimento para análise qualitativa e quantitativa, gerando os resultados e discussões apresentadas neste trabalho. Essa pesquisa compreende o objeto de estudo de uma dissertação de mestrado que está em processo de elaboração e fechamento.

## **O MOVIMENTO DE FINANCEIRIZAÇÃO, O NEOLIBERALISMO E A TOTALIZAÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO**

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, 2005; Santos, 2008; Silveira, 2017) 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 cristalizada, ao passo que é a sociedade em suas ações que atribui vida às formas geográficas e as fazem portadoras de conteúdo (Santos, 2002).

Santos (2002) destaca que o espaço geográfico é produto da síntese dos sistemas de objetos e do sistema de ações, constituído por materialidades e intencionalidades que se condicionam reciprocamente de maneira indissociável (Santos, 2002, p. 63). Esse padrão de organização dos objetos e ações, traz em sua titularidade as condicionantes contraditórias e solidárias de execução dos movimentos econômicos e sociais. Desse modo, para uma boa compreensão desses fenômenos, os estudos geográficos devem analisar a composição normativa do sistema capitalista, junto de seu processo de transformação da natureza e produção de bens materiais, para assim, estabelecer as relações com as diferentes totalidades espaços-temporais existentes nesse modo de produção.

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” (Silveira, 2009, p. 129).

Em sua análise sobre as finanças e o cotidiano municipal, Contel (2001) 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” (Contel, 2001, p. 223-224).

Por isso, a busca pela compreensão da situação geográfica (Silveira, 1999; Cataia; Ribeiro, 2015) encontrada no estado de São Paulo, a partir do entendimento dos processos de concessões e exploração do estacionamento rotativo na cidade de São Paulo. Esse entendimento caracteriza como as empresas e grupos econômicos, muitas vezes associados ou com participação direta de grandes grupos financeiros, pode dar indícios das distintas realidades e projetos existentes e atuantes na produção espacial corporativa. A cidade, quando acrescida de agentes do mercado financeiro, torna-se um local de extração de renda. Assim, olhando para a mobilidade urbana, particularmente para o estacionamento rotativo, fica evidente que os movimentos de concessão adentram a arena de empresas que possuem o interesse na compra por porções espaciais que substancialmente adjetivam o lucro.

Assim, o espaço urbano, torna-se localidade de disputa territorial, em que a mazelas dos diferentes usos se coadunam nos movimentos especulativos do sistema corporativo e da gestão empresarial da cidade (Harvey, 1996; Vainer, 2002). Esse processo que conceitua as ações que constituem o espaço geográfico, junto dos modelos do planejamento urbano, em que sua forma se adapta as características do capital, formando sistemas de planejamento que entendem a cidade como mercadoria, como localidade de governança empresarial (Sanchez, 2003).

A refuncionalização espacial ocorrida no período de avanço dos agentes financeiros nas políticas públicas, condicionou mudanças na localização do setor comercial e nas tendências na distribuição dos serviços, bem como na organização territorial e nos novos formatos das atividades produtivas. O planejamento adquiriu a forma do marketing e da cidade vista como local para a gestão do consumo, a ideia de estratégia se expande para as ramificações da formação territorial. Sanchez (2003) destaca que esse modelo de planejamento advém da década de 1990 e esteve dentro das propostas de construção de

idades vistas como de infraestrutura global e associadas aos princípios de organização gerencial do espaço.

A construção desses modelos citadinos pautou-se em grandes gestões de administração como fator primordial dos novos modelos de planejamento urbano e territorial. A partir da década de 1990, a competitividade urbana surge como nova forma de organização da cidade, instituída em discursos de avanços modernizantes e no processo de mundialização das cidades vistas como globais (Vainer, 2002). A cidade como território do cidadão perde sua essência de uso para as vias mercadológicas de atuação. Nessa condição, a venda do espaço urbano é caracterizada pelo processo de marketing, que reflete os formatos estabelecidos por prefeituras na esfera dos negócios por meio do uso corporativo das infraestruturas territoriais através das privatizações e concessões (SANCHEZ, 2003). A lógica empresarial de planejamento da cidade, se combina nos pressupostos do contexto histórico do neoliberalismo, junto do regime de acumulação financeiro (Paulani, 2011).

O conceito de financeirização do capital traz em sua essência um ressurgimento e maior direcionamento do processo das transações econômicas ligadas às formas portadoras de juros e de desdobramentos fictícios de especulação. As finanças alcançam, no atual contexto social, condições de centralidade em diferentes relações sociais e econômicas, assim, fornecendo uma *dominância da esfera financeira* (Chesnais, 1998) sobre as formas e métodos de planejamento e organização do espaço geográfico. Esse novo modelo de normatização das ações e das relações de trocas no mercado global foi oportuno para o aprofundamento de novas políticas de juros, dos instrumentos cambiais, e de um avanço da mundialização do capital.

A mercantilização, neste novo contexto, assume uma forma financeira em suas relações de trocas. O processo de geração e extração de renda foi acentuado a esfera da produção de riqueza no modelo fictício, ligando os mecanismos produtivos e de produção do valor a uma esfera especulativa. O capital fictício avança como forma de desenvolvimento entre as condições de especulação, obtenção de lucro e organização do trabalho. Produzir lucro sem a necessidade da produção está entre as formas de atuação do capital em seu novo formato de acumulação (Chesnais, 1998).

Nesse novo movimento de acumulação do capital, a desintermediação bancária cresce junto aos novos agentes financeiros institucionais. A desregulação normativa da econômica projeta uma nova circunstância de atuação do capital a nível mundial. Como destaca Chesnais (2000, p. 8):

As instituições em questão compreendem os bancos, mas sobretudo as organizações designadas com o nome de investidores institucionais: as companhias de seguro, os fundos de aposentadoria por capitalização (os Fundos de Pensão) e as sociedades financeiras de

investimento financeiro coletivo, administradoras altamente concentradas de ativos para a conta de cliente dispersos (os Mutual Funds), que são quase sempre as filiais fiduciárias dos grandes bancos internacionais ou das companhias de seguro. Os investidores institucionais tornaram-se, por intermédio dos mercados financeiros, os proprietários dos grupos: proprietários-acionários de um modo particular que têm estratégias desconhecidas de exigências da produção industrial e muito agressivas no plano do emprego e dos salários. São eles os principais beneficiários da nova configuração do capitalismo (Chesnais, 2000, p. 8).

A fetichização do financeiro adentra a lógica de valorização do valor, mascarando, de forma mais acentuada, as condições das relações sociais de produção. O dinheiro se torna uma ferramenta de produzir dinheiro e o valor se valoriza numa etapa de especulação fictícia, formalizando os movimentos de concretização ligados aos domínios das finanças. A vida social em quase todas as suas determinações tende a sofrer as influências desse sistema de valorização do valor, dando sentido às normatizações de financiamento nas esferas cotidianas (Godoy, 2018).

O cenário neoliberal de desenvolvimento social e econômico adentrou as engrenagens do sistema político, acarretando modelos de austeridade fiscal. Assim, mesmo diante de crises sociais existentes, os novos enquadramentos dos investimentos públicos se desatrelaram das demandas da saúde, da educação, dos subsídios para alimentação básica, do transporte, sendo direcionados para movimentos de redução de gastos, buscando cumprir as metas impostas através das regras internacionais do superávit primário (HARVEY, 2008). O reordenamento das prioridades do Estado ou sua redução de gastos proporcionou a lógica de corte das políticas públicas de cunho social, limitando, além de tudo, qualquer reparação de danos de problemas surgidos nas diferentes esferas do território.

A construção das imposições políticas internacionais surgia como um sistema de controle e de avanço da espoliação financeira ao sistema de infraestrutura pública. O movimento acarretou situações de aumento das privatizações, abertura comercial e diminuição das políticas sociais, caracterizando em movimentos de reorganização de parcelas urbanas e territoriais, associadas também, a processos de desindustrialização. As transformações ocorridas, inclusive, foram direcionadas por um o regime de acumulação de capital cada vez mais conectado à esfera fictícia e seus direcionamentos para a extração do lucro (Harvey, 2011).

A demonização ideológica da atuação do Estado para a redução de gastos surge nesse período de instituição das políticas neoliberais, atrelando o discurso as reformas estatais e ao gerenciamento das políticas públicas, transformando a capacidade de execução do planejamento territorial focado em uma organização social (Harvey, 2005). As ações que constituíam o espaço geográfico adentraram a essa lógica de organização corporativa, dando sentido aos estágios de avanço das cidades como elementos de investimentos para o capital

acumulado. Esse movimento de concretização política indicou mudanças estruturais e econômicas nas cidades brasileiras e suas formas de organização do território, dando um sentido de expansão para as novas aberturas econômicas, junto dos pressupostos da globalização (Santos, 2009). Assim, grandes empresas passaram investir nos territórios através dos contratos de concessão.

A infraestrutura existente no espaço geográfico serve como suporte para o capital avançar em seus níveis de lucratividade, uma vez que a necessidade da alta fluidez das trocas de informações são asseguradas através das ótimas condições estruturais existentes no território, junto do investimento como ponto lucrativo da comercialização espacial (Harvey, 2011). Assim, a ideia de valorização do e no espaço perpassa o ponto de acúmulo que o capital necessita em seu sistema de desenvoltura, visto que diante do fenômeno de apropriação do espaço como meio de circulação e de investimento construtivo, as bolhas de acumulação do capital aderem a movimentos de transformação territorial.

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

A atuação no processo de reprodução do capital remete a situação de construção do espaço geográfico. As formas de uso que o território comporta se vinculam diretamente às necessidades de criação de um abrangente aparato político-institucional capaz de coordenar e regulamentar para um sistema financeiro parasitário. As transferências dos capitais excedentes modelam a condição de estruturação do espaço urbano, impactando diretamente nas formas e constituição de organização dos objetos e ações pertencentes ao espaço geográfico.

A ideia de corporativo, forma a base para as discussões das metrópoles corporativas. Klink (2017) traz como as cidades e sua centralidade de discussão estão atrelados aos novos movimentos que tomaram nos últimos 50 anos, pensando que essas medidas estiveram totalmente associadas às ações de avanço do neoliberalismo. Os entrelaçamentos que ocorreram entre o espaço, tempo e as novas interpelações das finanças, aprofundaram os níveis de transformação do solo urbano e suas bases de organização. O avanço do capital financeiro em direção às cidades provocou reestruturações das infraestruturas urbanas, dos recursos naturais e do próprio fundo público de investimento (Klink, 2017). Essa formulação aprofundou os fenômenos do empresariamento das cidades.

A internacionalização do capital, constituída através da globalização e seus fenômenos produtivos, caracterizam as novas dinâmicas nos âmbitos das relações territoriais e os circuitos de organização dos objetos que constituem o espaço urbano. Assim, cada formação socioespacial assume um caráter específico através das forças de atuação do capital hegemônico (Santos, 2009). Essa condição é a essência das discussões para as metrópoles globais e a atuação dos novos fluxos do capital corporativo financeiro (Klink, 2017).

O discurso da cidade enquanto localidade mercadológica se ramifica em diversas frentes de inserção para a renovação do espaço. As principais ferramentas do modelo neoliberal assumem a frente de um debate ideológico para a compreensão das parcerias público-privadas e o discurso de redução da atuação estatal nas ações do planejamento urbano e da mobilidade urbana.

Na próxima seção, será apresentado como esse contexto de transformação espacial das cidades em produtos de uma mercantilização, estão instituídas nos processos de concessão do estacionamento rotativo. Será apresentado como esse movimento de agentes do mercado estão imbuídos nas ações da Estapar, empresa que controla o sistema de gestão de zona azul de uma quantidade significativa de cidades do estado de São Paulo.

## **O ESTACIONAMENTO ROTATIVO E OS AGENTES DE MERCADO**

A periodização das técnicas e a constituição das formas e ações, marcam como cada época está imbricada em padrões e modelos de transformação socioespacial (Santos, 2002). A aceleração da técnica no regime de acumulação financeiro está diretamente conectada à cidade e seu padrão de normatização e totalização do espaço geográfico. A teoria que perpassou desde os fixos e fluxos, como modelo de compreender geograficamente a institucionalidade do espaço, apresenta como as categorias estão diretamente ligadas ao contexto histórico e suas materializações (Santos, 2009; Santos, 2008).

A unicidade da técnica justifica o padrão de homogeneização de alguns setores globalizados da cidade. A indução do aporte dos objetos geográficos como paisagens simbólicas do capital formaliza a atuação desse sistema na constituição das cidades. Assim, ocorre de forma condicionante e condicionada a ação mútua de objetos e ações na complementaridade do processo de produção do espaço geográfico. Os objetos condicionam a elaboração e execução das ações e as ações na construção e produção dos objetos. O entendimento desse sistema caracteriza hoje um dos métodos analíticos para a compreensão do funcionamento de produção e reprodução da geografia contemporânea.

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

A mobilidade urbana e o planejamento urbano aparecem nessa arena de disputa espacial como recursos para parte dos agentes do mercado financeiro. Nesse contexto, as discussões sobre a mobilidade urbana apareceram como condição para o entendimento da dinamização e associação com as relações sociais e econômicas dos usos territoriais. A mobilidade urbana, caracterizada como forma de deslocamento por diferentes pontos da cidade e acessibilidade a serviços de transportes, associam-se aos meios de planejamento e discussões que as cidades devem tomar para facilitar a circulação das pessoas que vivem em seu limite territorial (Blanco, 2021; Gutierrez, 2012). Os princípios empresariais corporativos se difundem nas práticas de elaboração e realização do planejamento urbano e suas ferramentas de controle de organização dos territórios (Blanco, 2021). O território toma sua forma de acordo com os usos que são empregados nas ações destinadas ao espaço geográfico (Carvalho, 2016).

Segundo Neto e Galindo (2015) as políticas públicas caracterizam as formas de organização dos meios de transporte e os diferentes métodos para atender a demanda da população. Esse fato conduz ao debate das oportunidades urbanas e a oferta de transporte público de qualidade, uma vez que a viabilização desses meios formaliza o sentido em programas permanente de investimento em infraestrutura de transporte de massa, priorizando áreas e setores da cidade não incluídos em planos vistos como de especulação pelos agentes do capital (Carvalho, 2016). Dessa forma, o deslocamento cidadão deve considerar as diferentes classes sociais e suas escalas de vivência nas cidades, constituindo a elaboração do planejamento da mobilidade em aspectos que levam em conta essas particularidades e a importância do deslocamento de modo geral.

Dentro das ferramentas e estratégias da mobilidade urbana, com um foco principal na facilitação do trânsito, surge um meio de organizar as paradas na cidade: conhecido como estacionamento rotativo. O estacionamento rotativo se desenvolve historicamente como uma técnica para a viabilização na mobilidade urbana e como meio de rotacionar o tempo de paradas de veículos nas ruas das cidades. O crescimento do número de automóveis e a quantidade de pessoas em posse desses veículos individuais coloca em foco como as vagas

para estacionar estão cada vez mais concorridas e disputadas. Em geral, as zonas centrais das cidades concentram esse tipo de serviço, uma vez que o grande número de estabelecimentos comerciais e lojas do setor terciário tornam essas localidades mais dinâmicas. Esse fenômeno está associado ao fluxo de clientes, funcionários e proprietários dos estabelecimentos nessas espacialidades.

A popularização do automóvel no Brasil, a partir das décadas de 1950 e 1960, teve seu efeito ampliado nas políticas do processo de industrialização realizada pelos diferentes governos da época. Assim, ocorreu o inchaço da malha urbana viária, uma vez que uma parcela significativa da população adquiriu um automóvel e passou a se deslocar pelo perímetro central por meio deste meio de transporte (Ferri, 2018). Esse fenômeno proporcionou a concentração no transporte individual (automóveis, motos), dificultando o deslocamento nos centros urbanos e sobrecarregando as vagas de estacionamento (Vasconcelos, 2013).

A mobilidade urbana associada ao planejamento urbano caracteriza como as ferramentas públicas estão envolvidas nos processos de indução e de avanço para os novos usos tecnificados do território. A vetorização internacional da economia amplia o arcabouço de variáveis que assumem diferentes papéis, dando sentido aos atos de normatização e complexização dos eventos de consolidação socioespacial (Silveira, 2017). Esse fato se encontra instituído quando se observa que a empresa Estapar, uma empresa que faz a gestão de estacionamentos rotativos em municípios do estado de São Paulo, está ligada ao capital financeiro, com sua base de investimentos com denominação aberta na bolsa de valores paulista (B3).

A empresa Estapar, possui um histórico de controle em uma quantidade significativa de contratos de exploração de estacionamentos rotativos em municípios do Brasil. A empresa foi criada no início dos anos 1980, e consolidou seus negócios nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Atualmente, possui como propostas a administração, exploração e controle da atividade de estacionamento de veículos, prestação de serviços técnicos de administração, assessoria e planejamento, tudo pertinente a estacionamentos de veículos. Dentre todas suas atividades, está presente em 15 estados brasileiros, além do Distrito Federal, em mais de 70 municípios. 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 Operações próprias (*Owned Locations*); Contratos de Concessões públicas *off-street*; Contratos privativos de longo prazo; e os contratos de Concessões públicas *on-street* (estacionamento rotativo).

Os contratos de concessões públicas *on-street* são os que interessam à pesquisa realizada devido a funcionalidade dos estacionamentos rotativos e sua configuração para a atuação no cotidiano das cidades. A abertura de capital na Bolsa de Valores paulista (B3) caracterizou o começo da capitalização financeira da empresa Estapar, com a oferta inicial de ações (IPO, em inglês), em maio de 2020. A abertura de capital na bolsa de valores foi justificada ao movimento de aquisição do contrato da cidade de São Paulo (SP)<sup>1</sup>. A busca por novos recursos de possíveis investidores apareceu como elemento-chave para o despertar do negócio, uma vez que o movimento de abertura de capital impulsionou as relações de expansão do serviço para maiores áreas de execução e outros setores da mobilidade.

A necessidade da utilização do automóvel e as maneiras corporativas de administrar a cidade apareceram de forma precisa no discurso de impulsionamento dessa nova fase da empresa, apresentando como o capital privado traria melhoria para a organização do planejamento urbano da cidade nesse cenário de problematização da mobilidade urbana. A modernização tecnológica destaca-se na discursiva que justifica a concessão como gestão do serviço que atribui avanços tecnológicos para a operacionalização das cobranças, monitoramento e fiscalização. Isso inclui novos parâmetros de investimento da empresa com a instalação de sistemas de digitalização, melhorias na infraestrutura e na sinalização, entre outros aparatos que tragam atualização contratual para a modernização na esfera espacial do estacionamento rotativo.

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 e carros de fiscalização que fazem o monitoramento através de sistemas que realizam a leitura das placas, por meio de sensores OCR (*Optical Character Recognition* - Reconhecimento de Caractere Ótico)<sup>2</sup>.

Como associacionistas de investimentos, a empresa Estapar possui uma porcentagem destinada a fundos de investimento, que são geridos pelo BTG Pactual e pela Lion Trust: Fund Administration Services. A divisão da composição acionária da empresa (Quadro 1) ocorre da seguinte maneira: os fundos investimentos *FIP Maranello*, *Tempranillo FIA* IE e *DE Duero FIA*, são geridos pelo Banco BTG Pactual. O fundo *Riverside Fip Multiestratégia*, aparece como administrado pela Lions Trust: Fund Administration Services.

**Quadro 1 - Composição acionária empresa Estapar**

Acionista	Ações Ordinárias	Porcentagem
FIP Maranello	82.952.328	38,22
Riverside Fip Multiestratégia	56.698.371	26,13
Tempranillo FIA IE	25.329.902	11,67
DE Duero FIA	13.788.661	6,35
Outros	38.254.763	17,13
Total	217.024.025	100

Elaboração: Autores. Fonte: Disponível em: <https://ri.estapar.com.br/quem-somos/composicao-acionaria/>. Acesso dia 03 de julho de 2024.

A Lions Trust: Fund Administration Services se apresenta como uma administradora de fundos independente, especializada na estruturação de veículos de investimento e na prestação de serviços fiduciários e operacionais para os segmentos de fundos alternativos (Private Equity, Venture Capital, Seed Capital, Real Estate, Florestal, Infraestrutura). A empresa destaca em seu site a condição de participar ativamente do desenvolvimento do mercado brasileiro de participações financeiras, caminhando no sentido de auxiliar na expansão estrutural de gestão e administração de Fundos, bem como de vários veículos constituídos e captados no exterior com a finalidade de realizar investimentos no Brasil e na América Latina.

O Banco BTG Pactual se mostra como banco de gestão para empresas e pessoas que têm interesse em investir no mercado financeiro. A especialização da instituição está atrelada ao capital de investimento e capital de risco, além da administração de fundos de investimento, de gerenciamento de patrimônio, e de ativos globais - *investment banking*, *wealth management* e *global asset management*. O BTG Pactual é uma empresa de capital aberto administrado por uma aliança, que atualmente possui mais de 290 parceiros e associados, e foi o resultado da aquisição do banco UBS Pactual pelo BTG Investments.

A título de exemplo, no ano de 2019, a quantidade de vagas na cidade de São Paulo (SP) era de 42.048, segundo a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). No ano de 2021 a quantidade de vagas expandiu para 54.063 vagas, sendo 47.577 de Zona Azul Convencional, 2.442 destinadas a Zona Azul Caminhão, 1.154 para pessoas com deficiência física e/ou mobilidade reduzida (DeFis), 2.823 para idosos e 67 para Zona Azul Fretamento. A expansão

caracterizou um aumento significativo na quantidade de vagas e ruas pela capital paulista, demonstrando como a execução da concessão estava atrelada a esse movimento da década de 2010 para sua reorganização, visando o significativo movimento de modernização do serviço.

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

Como reflexo desse movimento de acesso dos agentes do mercado ao serviço na cidade de São Paulo (SP), nota-se movimentações e regulações na expansão no número de vagas de estacionamento rotativo. Como observado na pesquisa, esse procedimento é necessário e serve como suporte para a regulação na dinamização e fluxo de veículos na cidade. O questionamento colocado nesse trabalho está como esses processos de ocupação estão reorganizando os espaços públicos e transformando locais em pontos de próximos aos grandes centros turísticos e culturais. A parceria entre o público e o privado permite uma condição uma reflexão sobre os avanços de empresas privadas sobre os espaços construídos das cidades, em que nessa condição de contrato, cada vaga se transformaria em um processo de extração de renda para os investidores financeiros (Quadro 1).

Nos trabalhos de campo realizados no município, foi constatado que na região do Theatro Municipal, ocorreu a inserção de vagas de zona azul sobre as calçadas e proximidades das ciclovias que compõem a parte central da cidade. Foram inseridas 275 vagas, sendo 200 delas na Alameda Barão de Itapetininga e nas ruas Conselheiro Crispiniano e Conselheiro Marconi, e outras 75 no entorno da Praça Ramos de Azevedo (Figura 1). O funcionamento do serviço na localidade estará dentro da programação noturna de peças e espetáculos, sendo o horário para o cumprimento do pagamento para poder estacionar, das 18h às 21h.

Figura 1 - Expansão das vagas de estacionamento rotativo no centro velho de São Paulo



Fonte: Autores.

A mobilidade urbana, como ferramenta para o deslocamento e acessibilidade da população, quando discutida sob o viés mercadológico, abre margem para as relações encontradas no caso encontrado no trabalho de campo. A lógica de avanço do serviço de estacionamento rotativo abrange diretamente como a empresa reportará para seus acionistas a quantidade de lucro. A composição acionária apresentada anteriormente comprova tal fato.

Nos discursos encontrados em notícias que remetem a empresa ao mercado financeiro, fica explícito como o investimento no estacionamento rotativo aparece como estratégia para o crescimento de seu capital. Em uma notícia encontrada no site da CNN Brasil (canal televisão comercial aberto brasileiro), destacou-se como aposta para exploração e levantamento dos lucros como meio contemplar abertura do capital na bolsa de valores (B3) estava atrelada a lógica da concessão da cidade de São Paulo.

A grande aposta da companhia é a exploração da zona azul de São Paulo, uma das maiores do mundo, cuja operação a companhia acaba de assumir (no dia 15 de julho) depois de ganhar a concessão. Os investimentos totais, incluindo valor de outorga, somam R\$ 600 milhões (Sakate, 2020, n/p).

A eficácia, a implementação digital de infraestrutura para compra e fiscalização, deram o sentido para que a operação fosse contemplada enquanto dispositivo da concessão para o mercado. O aplicativo Estapar, administrado pela concessionária que gere a Zona Azul, serve como suporte para a aquisição e compra das vagas liberadas na cidade. O discurso da modernização apareceu como ponto central para a abertura e venda do serviço municipal ao privado.

O discurso da cidade enquanto localidade mercadológica se ramifica em diversas frentes de inserção para a renovação do espaço. As principais ferramentas do modelo neoliberal assumem a frente de um debate ideológico para a compreensão das parcerias público-privadas e o discurso de redução da atuação estatal nos meios de planejamento. O corte de gastos desencadeados como pautas do sistema neoliberal formalizou o sentido da ação dos agentes hegemônicos e suas formas de (re)construção do espaço urbano. A metrópole e suas formas como receptáculo de ação dos agentes hegemônicos combinam diretamente a prática de consolidação do lugar e suas materializações empresariais.

Os deslocamentos no cotidiano citadino entram de forma emblemática na discussão dos meios de transportes e da acessibilidade que as cidades disponibilizam. Estes tipos de estudos estão presentes em diversas universidades e campos do conhecimento do planejamento e mobilidade urbana, uma vez que a ação de efetivação e concretização das formas de transportes fica evidente na situação de realização dos deslocamentos dos moradores de grandes metrópoles (Blanco, 2021; Vasconcelos, 2013; Gutierrez, 2012). Dessa forma, pensar o envolvimento dos diferentes agentes que compõem a estruturação das cidades e suas formas, proporciona a realização de um planejamento voltado para uma concretização social de uso do espaço citadino.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intenção da pesquisa foi investigar os serviços de estacionamento rotativo na cidade de São Paulo (SP), uma vez que a atividade se encontra sob a concessão da empresa Estapar. O objetivo principal é o de compreender a problemática sob uma perspectiva geográfica e as condições de uso que território vêm recebendo de acordo com a inserção de agentes do mercado financeiro. Fica evidente como as situações de concessão levam a um sentido de modelo corporativo no ato de planejar a cidade e seu espaço comercial central.

As transformações geradas que transformam as áreas centrais das cidades estão como limiar das políticas públicas neoliberais e sua condução no modelo de usos e organizações dos territórios diante dos agentes do capital. A combinação desses elementos é que converge para os modelos de planejamento urbano que alteram o sentido social de uso e direito de acessibilidade ao espaço público.

O fator da mercantilização dos estacionamentos rotativos nas bolsas de valores traz à tona a forma como o planejamento dos municípios está a se submeter à lógica do capital financeiro. O planejamento urbano das áreas centrais dos municípios, que deveria considerar lógicas de melhoria para a mobilidade urbana, com a associação do capital privado, demonstra movimentações de construção mercadológicas para as ações de instalação das vagas de

estacionamento rotativo. No sistema de estacionamento rotativo tal evidência ocorre com a ampliação de áreas e vagas sem a medida prévia de projetos que levem em consideração sua inserção e fixação, uma vez que o maior recolhimento de pagamentos pelas paradas nas vagas passa a representar um retorno interessante para as empresas que viram um novo objeto para sua exploração.

A digitalização dos sistemas de cobrança dos estacionamentos rotativos é destacada como meios de modernização do território. O avanço do discurso de inserção dos novos meios de pagamentos aparece imbricado sob a lógica do capital e as empresas que estão atuando sob as demandas das concessões oferecidas. Essa situação formaliza as condições do planejamento corporativo e empresarial, instituindo no território usos conectados a padrões verticalizados no ato de pensar a cidade. A concessão assume que a mobilidade e dinamicidade das cidades será atribuída a diferentes agentes em suas relações de detectar os problemas urbanos e as formas de extração de renda do solo.

A mobilidade urbana, que se caracteriza como meio de organização dos deslocamentos das pessoas pela cidade, deve estar conectada a práticas de uso social e popular, fornecendo um planejamento pautado no direito social que compõem o território urbano. Quando esse princípio excede as intencionalidades e interesse do capital, o espaço urbano torna-se palco de institucionalidades corporativas e de uso empresarial, perdendo a condição de um espaço de uso social.

## REFERÊNCIAS

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

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

CATAIA, M. A.; RIBEIRO, L. H. L. Análise de situações geográficas: Notas sobre metodologia de pesquisa em geografia. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)**. p.9-30, V.11, n.15, jan-jun.2015.

CHESSNAIS, F. Mundialização do capital, regime de acumulação predominantemente financeira e programa de ruptura com o neoliberalismo. **REDES**, Santa Cruz do Sul, v. 3 n. 1, p. 185-212, jul. 1998.

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

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.

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.

GODOY, P. Categorias marxistas e análise do processo de valorização capitalista do espaço. **Formação (Online)**, v. 25, n. 45, p. 35-50, 29 set. 2018.

GUTIÉRREZ, A. ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Bitácora**. Bogotá: UNC, 2012.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **São Paulo, Espaço e Debates**, nº 39, 1996.

HARVEY, D. **O enigma do capital**: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

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

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

KLINK, J.; SOUZA, M. B. Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 19, n. 39, pp. 379-406, maio/ago, 2017.

MONTENEGRO, M. R. Da financeirização ao lugar: dos nexos hegemônicos às contraracionalidades do cotidiano. **GEOgraphia**, Niterói. v. 19, n. 40, 2017.

NETO, V. C. L.; GALINDO, E. P. **Planos de Mobilidade Urbana**: Instrumento efetivo da política pública de mobilidade urbana? IPEA, Rio de Janeiro, 2015.

PAULANI, M. L. A autonomização das formas verdadeiramente sociais na teoria de Marx: comentários sobre o dinheiro no capitalismo contemporâneo. **Revista Economia**, Brasília (DF), v.12, n.1, p.49-70, jan/abr, 2011.

SAKATE, M. **Estapar amplia investimento na zona azul para acelerar crescimento, diz CEO**. CNN BRASIL, 2020. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/auto/estapar-amplia-investimento-na-zona-azul-para-acelerar-crescimento-diz-ceo/>. Acessado em 15 de novembro de 2024.

SANCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Arcos, 2003.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização** – do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2009.

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. Banalidade das finanças e cidadania incompleta: lugar e cotidiano na globalização. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 21, n. 2, p. 370-383, agosto. 2017.

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

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In ARANTES, O; VAINER, C.; MARICATO, E. (Orgs.), **A Cidade do Pensamento Único** – Desmanchando Consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

VASCONCELOS, E. A. **Mobilidade urbana**: o que você precisa saber. Companhia das letras: São Paulo, 2013.

---

<sup>1</sup> Informações disponíveis em: Guimarães, f. Dona da Estapar levanta R\$ 345 milhões em abertura de capital na Bolsa. Acessado em 25 de outubro de 2023: <https://www.terra.com.br/noticias/coronavirus/dona-da-estapar-levanta-r-345-milhoes-em-abertura-de-capital-na-bolsa,d0b2dff8769628a2c3f8b1743968eeba75mbbic.html>.

<sup>2</sup> Jornal Cultura. Zona Azul: carro "espião" faz muitas aumentarem quase 50% em São Paulo. Informações encontradas em notícias de jornais e trabalhos de campo realizados na cidade de São Paulo (SP). Acessado em 22 de abril de 2024: [https://cultura.uol.com.br/noticias/59412\\_zona-azul-carro-espiao-faz-muitas-aumentarem-quase-50-em-sao-paulo.html](https://cultura.uol.com.br/noticias/59412_zona-azul-carro-espiao-faz-muitas-aumentarem-quase-50-em-sao-paulo.html).