

INFRAESTRUTURA NA METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO:

PRIVATIZAÇÃO DA REDE METROVIÁRIA NA METAMORFOSE URBANA DE SÃO PAULO

Beatriz Rufino

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO - UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Professora do Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP). Arquitecta e Urbanista pela Universidade Federal do Ceará com mestrado na Universidade do Porto (Portugal) e doutorado na Universidade de São Paulo (FAU-USP). Pós-doutorado no Kings College(UK) por meio do Programa de International Fellowship da Urban Studies Foundation (2021-2022). É líder do grupo de pesquisa "Espaço, Produção e Política Urbana" e Pesquisadora do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ).

Español:

Profesora del Programa de Posgrado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de São Paulo (FAU/USP). Arquitecta y Urbanista por la Universidad Federal de Ceará, con maestría en la Universidad de Oporto (Portugal) y doctorado en la Universidad de São Paulo (FAU-USP). Realizó un posdoctorado en el King's College (Reino Unido) a través del Programa de Becas Internacionales Urban Studies Foudation (2021-2022). Es líder del grupo de investigación "Espacio, Producción y Política Urbana" e Investigadora del Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPQ).

E-mail beatrizrufino@usp.br

Recibido: 15 de mayo 2024

Aceptado:15 de junio 2024

RESUMEN

Este artículo sitúa la comprensión de las infraestructuras urbanas en los amplios cambios en la producción del espacio en las metrópolis latinoamericanas en el siglo XXI, buscando destacar los procesos de privatización de las infraestructuras en el contexto de la metropolización del espacio y renovar el vínculo entre los estudios urbanos y los estudios de infraestructuras. Sostenemos la hipótesis de que la metropolización ha provocado una verdadera metamorfosis urbana, en la que las infraestructuras han funcionado como una importante condición general para la capitalización, permitiendo la expansión de la captación de rentas mediante la diferenciación del espacio y los procesos de privatización

que forjan nuevas formas de propiedad. Discutimos esta hipótesis con referencia a la metrópolis de São Paulo y al desarrollo de su sistema de metro.

Palabras clave: urbanización - metropolización - financiarización - colaboración público-privada (CPP) - condiciones generales

RESUMO

Este artigo situa a compreensão das infraestruturas urbanas nas amplas mudanças na produção do espaço das metrópoles latino-americanas no século XXI, procurando dar relevo aos processos de privatização das infraestruturas no contexto da metropolização do espaço e renovar o enlace dos estudos urbanos aos estudos de infraestrutura. Sustentamos a hipótese que a metropolização opera uma verdadeira metamorfose urbana, onde as infraestruturas têm funcionado como importante condição geral de capitalização, ao permitir a ampliação da captura de rendas pela diferenciação do espaço e pelos processos de privatização que forjam novas formas de propriedade. Discutimos essa hipótese tendo como referência a metrópole de São Paulo e o desenvolvimento de seu sistema metroviário.

Palavras chave: urbanização - metropolização - financeirização - Parcerias Público-privadas (PPP) - condições gerais

ABSTRACT

This article situates the understanding of urban infrastructures within the broad changes in the production of space in Latin American metropolises in the 21st century. It seeks to highlight the processes of infrastructure privatisation in the context of spatial metropolisation and to renew the connection between urban studies and infrastructure studies. We support the hypothesis that metropolisation induces a true urban metamorphosis, wherein infrastructures have functioned as a significant general condition for capitalisation, by enabling the expansion of rent capture through spatial differentiation and the privatisation processes that forge new forms of property. We discuss this hypothesis with reference to the metropolis of São Paulo and the development of its metro system.

Keywords: urbanization - metropolisation - financialization - Public-Private Partnerships (PPP) - general conditions

INTRODUÇÃO

No curso da industrialização tardia da América Latina, as metrópoles tornaram-se espaço central da concentração econômica e das desigualdades socioespaciais, sendo objeto de amplo debate acadêmico. A precariedade das condições de urbanização colocou a insuficiência das infraestruturas no centro do estudos urbanos, iluminando importantes articulações entre o crescimento industrial e a pobreza nessas metrópoles. As infraestruturas, entendidas como condições gerais de produção e reprodução social, foram colocadas como aspecto determinante da compreensão dos processos de urbanização excludente das dessas metrópoles.

O esgotamento da expansão desse padrão industrial tornou evidente uma mudança da forma, função e estrutura da urbanização, com a produção do espaço ganhando força como estratégia de renovação da reprodução capitalista (Lencioni, 2020). Essa mudança deu relevo a metropolização do espaço, entendida como processo dominante sobre a urbanização. A partir daí ficou evidente o incremento dos investimentos na apropriação e na produção imobiliária e de infraestruturas, ampliando a diferenciação do espaço característica dessas metrópoles, em acelerados processos de renovação urbana de porções seletivas dos territórios metropolitanos. Adensam-se nesses espaços de renovação inovações nos instrumentos urbanos e financeiros, que tem permitido a multiplicação de propriedade imobiliárias e mobiliárias, representadas por títulos lastreados em artefactos urbanos. Essas propriedades são cada vez mais concebidas e concentradas

Com o avanço da metropolização, os ganhos dominantes envolvidos na produção do espaço, não resultam mais exclusivamente dos processos da venda de mercadorias imobiliárias ou da construção de infraestrutura. Será o controle das propriedades, ancorados na sofisticação das formas de capitalização de renda, que se configuram como forma dominante de acumulação na produção do espaço.

Este artigo procura situar a compreensão das infraestruturas urbanas nas amplas mudanças na produção do espaço das metrópoles latino-americanas no século XXI, dando relevo às transformações nas formas de provisão no contexto da metropolização. Sustentamos a hipótese que a metropolização opera uma verdadeira metamorfose urbana, redefinindo as formas de acumulação dominante na produção do espaço. Ainda que a produção imobiliária se apresente como aspecto mais visível dessa metamorfose, as infraestruturas têm funcionado como importante condição geral de capitalização, ao permitir a ampliação da captura de rendas pela diferenciação do espaço e pelos processos

violentos de privatização na região que forjam novas formas de propriedade. A metamorfose urbana, que se opera na metropolização do espaço, recoloca a necessidade de compreender as transformações na provisão infraestrutura em sua relação com a produção do espaço, renovando a importância do enlace dos estudos urbanos aos estudos de infraestrutura.

Com essa perspectiva, procuramos avançar na discussão da hipótese tendo como referência a metrópole de São Paulo e o desenvolvimento de seu sistema metroviário. A metrópole de São Paulo, principal pólo de concentração industrial do Brasil nos anos 1970 e centro periférico da globalização financeira a partir dos anos 1990, tem se notabilizado pelo nível de organização dos agentes envolvidos na produção do espaço e pela intensidade das dinâmicas imobiliárias e de privatização das infraestruturas. Desde 2006, todas as linhas do metrô da Cidade de São Paulo passaram a ser estudadas e implementadas sob o regime de concessão, com importante participação das parcerias público-privadas.

A privatização do metrô tem caráter emblemático por revelar para o caso de São Paulo importante continuidade dos interesses econômicos relacionados às grandes empreiteiras nacionais e sua orientação para o urbano no contexto de esgotamento da expansão da industrialização. Daí a importância de situar a análise das relações específicas que estruturam a privatização do metrô de São Paulo e seus nexos com a produção imobiliária em dois momentos - na inflexão da urbanização associada ao esgotamento do domínio industrial e na emergência da metropolização do espaço associada à ascensão do capital financeiro. Com isso, damos relevo às dinâmicas de valorização e capitalização na produção e na propriedade das infraestruturas na metamorfose urbana de São Paulo.

O trabalho se estrutura em três partes principais. Na primeira parte, “Infraestrutura e estudos urbanos: da urbanização à metropolização do espaço”, recuperamos o importante debate que permitiu a aproximação dos estudos urbanos às infraestruturas na compreensão da urbanização latino-americana e discutimos as mudanças na produção do espaço que emergem com a metropolização, re-situando as infraestruturas nesse debate.

Na segunda parte, “A inflexão da urbanização em São Paulo: infraestrutura metroviária no esgotamento da metrópole industrial”, partindo das análises sobre a expansão industrial concentrada e a urbanização excludente apontamos as contradições que fundamentam uma ampliação tardia da ação estatal no metrô e seu alinhamento aos crescentes interesses envolvidos na produção do espaço.

Na terceira parte, “Metropolização do espaço em São Paulo: privatização do metrô na metamorfose urbana”, discutimos a metropolização do espaço e sua expressiva dinâmica imobiliária, para situar a análise da privatização do metrô, que destaca os agentes e estratégias envolvidas na consolidação de uma acumulação patrimonial, pondo em alinhamento interesses imobiliários e financeiros.

INFRAESTRUTURA E ESTUDOS URBANOS: DA URBANIZAÇÃO À METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

Nos anos 1970, as infraestruturas emergiram como aspecto central da interpretação crítica dos chamados problemas urbanos, particularizando-se dentro da reprodução capitalista como condição geral de consumo coletivo, cuja provisão era essencialmente garantida pelo Estado (Castells, 1975). Como condições gerais, as infraestruturas se “constituem como requisitos ou premissas necessários à reprodução do capital”, tornando-se necessárias à produção das mercadorias e às necessidades sociais no seu sentido mais amplo (Lencioni, 2021: 37).

Situada no âmbito da sociologia urbana francesa, esse debate sobre as condições gerais tornou-se central “às discussões sobre o Estado, o urbano e à perspectiva de transformação social” (Lencioni, 2021:49). Contribuindo para uma politização da análise urbana, essas análises tiveram grande impacto nos meios acadêmicos e nas administrações públicas latino-americanas (Lencioni, 2007). Considerando as particularidades dessas sociedades, esse debate tomou acento crítico.

Para Jaramillo (1998), nessas sociedades, a relativa debilidade na acumulação de capital a nível global, que se deriva precisamente da posição subordinada destes países na cadeia capitalista mundial, está na origem de níveis de investimentos em infraestrutura muito menores na região (Jaramillo, 1988). Como produto da urgência que tem o capital periférico de criar unidades urbanas com certa consolidação para o desenvolvimento industrial, verifica-se a concentração dos recursos limitados em poucos centros primários, com uma distribuição muito desigual das infraestruturas em termos regionais e urbanos (Pradilla, 1994).

Priorizando os interesses imediatos das frações dominantes, o Estado nos países latino-americanos desempenhou um papel limitado como unificador dos interesses globais das classes exploradoras e promotor de estratégias de longo prazo. O resultado é que a provisão de infraestrutura privilegiou “valores de uso diretamente ligados à acumulação de

capital, particularmente para a produção de bens, em detrimento daqueles ligados ao consumo e a reconstituição das classes trabalhadoras" (Jaramillo 1988: 29-31). Com o Estado liberando-se em grande medida da provisão de infraestruturas associadas à reprodução da força de trabalho, essa urbanização se particularizou por extremas desigualdades, levando àquilo que passou a ser reconhecido como uma urbanização popular (Jaramillo, 1988).

A ausência de infraestrutura torna-se um elemento estrutural da Espoliação Urbana (Kowarick, 1979), entendida como a sistemática exclusão das camadas populares do acesso aos serviços de consumo coletivo resultantes do processo de urbanização. Ao permitir o expressivo rebaixamento dos custos de reprodução da força de trabalho, a espoliação urbana tornou-se importante fonte de ampliação da acumulação industrial.

A extensão dos processos espoliativos, entretanto, apontaram para novas contradições. Com o crescimento acelerado e precário dessas metrópoles, as distâncias para novos assentamentos populares se ampliaram, tornando críticas as condições de deslocamento da classe trabalhadora. Tal condição, quando passa a afetar a produção e a produtividade do trabalho pelo desgaste dos deslocamentos, é formulada como problema e preocupação à acumulação industrial (Camargo et al., 1976: 35). "Planejar de forma racional o crescimento urbano e a descentralização econômica" (Lencioni, 2017: 74) torna-se tardiamente um aspecto central do Estado desenvolvimentista periférico.

Com o esgotamento relativo do modelo de industrialização por substituição de importação na região, a acumulação industrial deixa de ser o motor dominante da urbanização, iluminando com mais clareza os interesses imediatos envolvidos na produção do espaço urbano. De maneira geral, a asfixia financeira evidenciada nesses países a partir dos anos 1980 fortaleceu mudanças nas concepções sobre o papel do Estado (Pirez 2013), abrindo espaço "para que o capital, por meio do mercado, oriente de maneira onipresente o desenvolvimento urbano e regional" (Lencioni, 2017: 79).

Associada às políticas de desregulamentação dos Estados Nacionais e à ascensão do capital financeiro sobre a acumulação do capital produtivo, essa inflexão da urbanização nas últimas décadas do século XX culmina na metropolização do espaço. Para Lencioni, a metropolização

...é expressão de uma nova época, na qual a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma condição para a reprodução do capital, um meio utilizado para a sua reprodução e, ainda, um produto do próprio capital. Isso, num

quadro de profundas alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro, como estratégias de renovação da reprodução capitalista (Lencioni, 2011: 137).

Trata-se de uma elaboração do pensamento, que procura expressar o real e estabelecer relação com outros conceitos (Lencioni, 2020), fornecendo um instrumental crítico para o avanço dos estudos urbanos. Dessa forma, se constitui

...numa associação de processos sociais e espaciais relacionada à reestruturação do capital e do espaço que revoluciona e metamorfoseia o urbano coexistindo com antigos processos de urbanização. Ao desenvolver a reprodução do capital na sua relação com a produção do espaço dá sobrevida ao capitalismo, tanto pela emergência de dinâmicas novas para sua reprodução, como pela renovação de estratégias de formação de capital que sempre lhes foram instrumentais na apropriação e produção do espaço, tais como, a expropriação, o desapossamento e a espoliação, renovando contradições e conflitos (Lencioni, 2020: 176).

A partir de revisão bibliográfica sobre o conceito, Lencioni (2020) destaca a dilatação territorial, o adensamento de riqueza no interior e no entorno das cidades mais importantes e a hiper mobilidade como importantes traços das mudanças do urbano. Para a autora, a metropolização requer:

o desenvolvimento da circulação em geral, buscando maior fluidez no deslocamento de pessoas e mercadorias, bem como da circulação imaterial relativa aos fluxos imateriais de comunicações e informação, implicando, portanto, no desenvolvimento da interatividade que busca a interconectividade dos lugares (Lencioni, 2020: 176).

Ainda que a metropolização, nessa perspectiva, se associe claramente ao adensamento de condições gerais, principalmente àquelas relacionadas à circulação, a renovação urbana que a acompanha tem sido explicada sobretudo pela intensificação da produção imobiliária e seus crescentes vínculos ao capital financeiro, sem muita atenção às importantes transformações evidenciadas na provisão das infraestruturas nos últimos 30 anos.

O avanço das políticas neoliberais tem imposto um conjunto de transformações na forma como as infraestruturas têm sido produzidas, financiadas e operadas (O'Neill, 2017; Christophers, 2019). A privatização de vários segmentos da infraestrutura tornou-se prescrição recorrente por parte de instituições financeiras internacionais sob a forma de Programas de Ajuste Estrutural nos anos 1980 e 1990 (Loftus et al., 2019) com grande impacto sobre os países latino-americanos. Em arranjos variados (Bakker, 2003; Christophers, 2020), os processos de privatização têm se sofisticado em articulação à

ascensão das finanças no curso do século XXI (Lorrain, 2011; O'Neill, 2017), com as parcerias público-privadas viabilizando crescente privatização das infraestruturas urbanas na região. Embora seja crescente o debate sobre os processos de privatização das infraestruturas, pouca discussão foi desenvolvida sobre a relação entre esses processos e as importantes mudanças na produção das cidades, particularmente as expressivas dinâmicas de renovação urbana, relacionados ao incremento de investimentos imobiliários.

A infraestrutura “como capital incorporado à terra” (Harvey, 2013: 307) tende a implicar em transformações diretas e indiretas nas possibilidades de capitalização da renda da terra por meio da propriedade imobiliária. Folin (1977), ao debater que a cidade em sua totalidade se constitui como um capital fixo socializado, já argumentava no final dos anos 1970 que as infraestruturas urbanas se realizavam de maneira particular através da renda da terra. Na interpretação do autor, essa renda era auferida pelos proprietários de terra a partir dos processos de fragmentação da propriedade. No curso da metropolização, essa forma particular de realização é ampliada pela intensificação da produção imobiliária e pela extensão dos domínios da propriedade privada para as infraestruturas urbanas.

Assim:

A infraestrutura posta como condição geral à reprodução do capital e da força de trabalho, dentro da racionalidade industrial, reaparecerá nos processos contemporâneos de produção do espaço como meio de ampliação da captura de renda, seja nos imóveis, por aprofundar a diferenciação espacial característica das cidades latino-americanas concretizadas no aumento do preço das edificações, seja nas próprias infraestruturas, tornadas ativos em processos violentos de privatização. São esses insights que fortalecem a compreensão desses nexos entre imobiliário e infraestrutura, tendo a categoria da renda como aspecto central (Ferrara, Rufino e Shimbo, 2018: 94-95).

Os nexos entre infraestrutura e imobiliário, coordenados em importante medida pelo crescente papel das finanças, iluminam a metamorfose urbana como a transformação da forma de valorização dominante na produção do espaço, em alinhamento a um capitalismo patrimonial (Chesnais, 2005), que estende as esferas da acumulação rentista na diferenciação do espaço por meio da ampliação das desigualdades.

A INFLEXÃO DA URBANIZAÇÃO EM SÃO PAULO: INFRAESTRUTURA METROVIÁRIA NO ESGOTAMENTO DA METRÓPOLE INDUSTRIAL

Até os anos 1970 seria impossível dissociar o crescimento da metrópole da expansão industrial, meio pelo qual São Paulo erguia sua supremacia na economia brasileira (Singer, 2004). Entre 1930 e 1970, ocorreu o período de maior crescimento da economia brasileira,

impulsionado sobretudo pelo reforço da acumulação industrial pautada pelo avanço relativo da produtividade e pelos baixos salários (Souza, 1994).

Em 1969, o estado de São Paulo, com cerca de 19% da população brasileira, contribuía com 35,6% da renda interna bruta do país. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), como centro econômico do estado mais rico do país, concentrava importante parte dessa acumulação industrial. Nos anos 1970, a concentração da produção industrial na RMSP atingiu sua intensidade máxima, representando 43,4% do valor de transformação industrial (VTI) do Brasil. A partir desse ponto, observou-se uma desconcentração da produção industrial.

Nas décadas de 1950 e 1960, a cidade de São Paulo registrou taxas de crescimento anuais superiores a 5%,¹ correspondentes, no plano espacial, a um forte espraiamento da metrópole. De fato, desde os anos 1950, os demais municípios da região metropolitana cresceriam em ritmos mais acelerados que o núcleo urbano, a cidade de São Paulo. O resultado é que a RMSP apresenta taxas de crescimento populacional superiores às do município de São Paulo. De maneira geral, a partir dos anos 1980, ocorre uma significativa desaceleração do crescimento de toda a RMSP (ver tabela 1 e 2).

Tabela 1. População: Município de São Paulo e Região Metropolitana

	1950	1960	1970	1980	1991
M. São Paulo	2.198.096	3.824.102	5.978.977	8.475.380	9.646.185
RMSP	1.696.031	4.905.421	8.172.542	12.575.700	15.452.547

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Tabela 2. Taxa de crescimento geográfico (TCG) anual

	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1991
M. São Paulo	5,69%	4,57%	3,55%	1,18%
RMSP	6,17%	5,24%	4,44%	1,89%

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Maricato (2001) destaca que as mudanças na economia brasileira ocorridas entre os anos 1930-1970 influenciaram diretamente o padrão de produção da cidade, com atração de imenso contingente de população rural e manutenção de intensas desigualdades, impondo à população mais pobre moradia em áreas completamente inadequadas ao desenvolvimento urbano racional. Essa acelerada expansão urbana, viabilizada pela

¹ De acordo com dados do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 1970.

abertura de loteamentos populares distantes das áreas urbanizadas, ilegais em relação à legislação de uso do solo e ocupados sem qualquer infraestrutura, associou-se a percepção de um quadro crescente de problemáticas urbanas (Camargo et al., 1976), com a metrópole de São Paulo sendo reconhecida como uma das mais carentes do país (Szmrecsanyi e Lefèvre, 1996: 1023).

A forte correlação entre o padrão de industrialização concentrador e as precariedade das condições de urbanização lastreou o amadurecimento de um importante pensamento crítico, revelador de uma “lógica da desordem” na qual o intenso crescimento econômico era acompanhado da deterioração das condições de vida de amplas parcelas da população (Camargo et al., 1976: 21). Essa interpretação permitiu relevante articulação entre os estudos urbanos e as discussões sobre as condições de reprodução social da força de trabalho, alimentando importante ação política dos movimentos sociais urbanos.

Nessa metrópole, o aumento substancial dos níveis de motorização e do números de deslocamento, contrastava com a ampliação das condições de desgaste do deslocamento da classe trabalhadora. Entre 1968 e 1974, os deslocamentos da metrópole foram duplicados, saindo de 7 milhões para 13,9 milhões. No mesmo período, os deslocamentos dos moradores da periferia chegavam a 3 a 4 horas diárias (Camargo et al., 1976: 33).

Esse quadro explosivo que se configura na metrópole fundamenta uma ampliação tardia da ação estatal no urbano, estruturada em importante alinhamento aos crescentes interesses envolvidos na produção da cidade. Essa inflexão expõe os limites e contradições de um modelo de desenvolvimento industrial centrado prioritariamente na provisão das condições gerais diretamente relacionadas ao capital, gerador de níveis de concentração econômica e precariedade extremas.

A preconização da descentralização econômica, como estratégia de reversão dos graves desníveis regionais, irá reorientar as políticas nacionais desenvolvimentistas dos governos autoritários da ditadura militar, sobretudo após o lançamento do II Plano Nacional de Desenvolvimento em 1974 (II PND). O Plano que coloca São Paulo em certa obscuridade nas políticas econômicas, declarando a Grande São Paulo já saturada de indústrias, concentra sobre essa metrópole os investimentos relacionados às políticas de “bem-estar urbano”, abrangendo o reforço da infraestrutura de transporte, o controle de poluição, a provisão de áreas de lazer, etc. (Lessa, 1978: 46).

Tendo como referência as populações metropolitanas, em particular a da Grande São Paulo, “buscou-se implementar política direta e indiretamente inspirada no objetivo de melhoria da qualidade de vida urbana”, através da legislação sobre regiões metropolitanas, constituição de um sistema nacional de fundos para o desenvolvimento urbano e apoio a projetos tipo metrô (Lessa, 1978: 47). Szmrecsanyi e Lefèvre (1996) chamam a atenção que, desde finais dos anos 1960, um planejamento centralizado e tecnocrático foi colocado como condição para as municipalidades receberem recursos, particularmente evidentes no setor de saneamento e transporte.

Como estratégia para ampliar os investimentos públicos são criadas novas empresas públicas no país, priorizando as infraestruturas como estratégia de expansão do mercado interno e fortalecimento do setor privado (Magalhães, 2021: 61). A criação da Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ) pela prefeitura de São Paulo em 1968 situa-se nesse movimento. A partir daí são iniciados os primeiros projetos e obras, que seriam acelerados com a ampliação dos investimentos até meados dos anos 1970. Entre 1974 e 1979 seriam inauguradas os primeiros trechos das duas primeiras linhas de metrô (linhas 1 e 3)², com a empresa do Metrô tornando-se responsável pelo controle de um dos maiores canteiros urbanos do país (Iacovini, 2023). A partir dos anos 1980, em cenário recessivo, o metrô transformaria sua atuação, reduzindo o ritmo dos investimentos³ e dando início a um processo de aproximação com parceiros privados (Magalhães, 2021).⁴

Apesar da linha 3 alcançar territórios mais populares a leste do município de São Paulo, a implementação da rede de metrô esteve bastante concentrada em áreas mais centrais, não alcançando nenhum outro município da RMSP, para além de São Paulo. Para Villaça e Zioni (2005), ao priorizar a construção do metrô ao invés da modernização do transporte ferroviário suburbano de passageiros no início da década de 70, o poder público fez uma clara opção pelo atendimento das necessidades de transportes dos mais ricos, em detrimento das necessidades dos mais pobres (4).

O olhar sobre as formas de provisão dessas linhas, entretanto, expõe a inserção de poderosas frações do capital em suas obras, dando relevo aos aspectos da produção na

² Para análises detalhadas do processo de planejamento e construção destas linhas, ver Novaski (2020) e Magalhães (2021).

³ A terceira linha do metrô (Linha 2) seria parcialmente inaugurada apenas em 1997. Para detalhes sobre a implementação da linha, conferir Costanzo (2016), Magalhães (2021) e Novaski (2020).

⁴ Essa aproximação ocorreria a partir da venda de espaços de publicidade e comércio nas estações, privatização das rodoviárias, criação do programa “Empreendimentos Associados” e construção de shoppings (Magalhães, 2021:66)

compreensão da priorização do tipo de infraestrutura e de seus trajetos. A estruturação de fundos e empresas públicas direcionada às obras urbanas, reorientou os interesses de grandes empreiteiras nacionais, cuja atuação estava até então concentrada em pesadas obras regionais (rodovias, grandes barragens, etc.). A obra do metrô de São Paulo é paradigmática na ilustração desse movimento. Envolvendo contratações, encomendas e tecnologias de alta complexidade, com as obras das linhas e estações abrangendo em muitos casos intervenções mais amplas no sistema viário, de drenagem e saneamento (Magalhães, 2021), a construção de um novo sistema de metrô adequou-se muito melhor à capacidade e interesse das grandes empreiteiras nacionais.

Ainda que o controle da produção estivesse sob a responsabilidade da empresa pública, as obras do metrô foram divididas entre as maiores empreiteiras nacionais, reproduzindo na cidade de São Paulo o poder oligopólico destas empresas ampliado no contexto da ditadura (Campos, 2012). Na análise dos contratos da construção das linhas de metrô, Magalhães (2021:69) destaca que Camargo Corrêa e a Andrade Gutierrez foram contratadas para as obras de todas as linhas desenvolvidas até finais dos anos 1990.

Para Lessa (1978), as grandes empreiteiras, junto com empresas de construção imobiliária, tornaram-se agentes centrais na mediação de diversas órbitas do capital (industrial nacional e multinacional, mercantil e financeiro), credenciando-se junto ao Estado como grandes negociadores a partir de dois pactos fundamentais.

O primeiro pacto solda em uma ampla frente de interesses o bloco da grande engenharia nacional com amplas frações de capital industrial nacional e estrangeiro. O investimento público tradicional – notadamente na área de transportes – e parte dos investimentos de algumas empresas estatais se traduzem em ampliada demanda para a grande engenharia nacional.” (Lessa, 1978:62)

O segundo pacto solda frações do capital mercantil e financeiro via “indústria” da construção civil. Atuante nos perímetros metropolitanos e urbanos, este pacto articula-se com o Estado em suas três instâncias – Federal, Estadual e Municipal (Lessa, 1978:63).

Com a atuação mais efetiva das grandes empreiteiras no urbano, o pacto que envolvia a grande engenharia nacional passou também a atuar na produção das cidades, estando presente na concepção das condições gerais do urbano, somando-se aos interesses imobiliários, também fortalecidos pela criação do Sistema Financeiro Habitacional (SFH) e do Banco Nacional de Habitação (BNH) em 1964. Contrariando os objetivos iniciais de

direcionamento da produção habitacional à população de menor renda⁵, os recursos do SFH privilegiaram a incorporação imobiliária privada em detrimento da habitação social. Nesse contexto, os incorporadores se beneficiam tanto dos financiamentos para a compra da moradia, que indiretamente garantia a ampliação da demanda para seus produtos, como de financiamentos à produção (Rufino, 2018: 91)

Segundo Smolka, estabelece-se a partir daí um importante processo de “reorganização do setor” que

...se fará agora, também à imagem da reestruturação do setor econômico como um todo. Isso significará concretamente que para modernizar-se, também deveria concentrar capitais e oligopolizar-se, o que seria estimulado via atrelamento ao setor financeiro (Smolka, 1987: 44).

Na metrópole de São Paulo, que historicamente concentrou grande proporção dos investimentos imobiliários, essas mudanças resultaram em um expressivo incremento da produção habitacional pelo mercado imobiliário. Analisando o número de unidades residenciais verticais registradas por ano, Santos (2020) mostra que a partir dos anos 1970 a produção de apartamentos na cidade de São Paulo atingiu um novo patamar. Ainda que o caráter cíclico da produção imobiliária tenha permanecido visível, esse patamar manteve-se nas décadas seguintes. O número de unidades residenciais do tipo apartamento que aumentou substancialmente em 1969, atingindo a marca de 10 mil unidades, chegou a 35 mil unidades em 1970 (266). Articulada a essa expansão, ocorre uma acelerada valorização imobiliária. Entre 1975 e 1977, o preço dos apartamentos e casas em São Paulo tiveram uma valorização absoluta de 32%.⁶

Essa ampliação de investimentos imobiliários, entretanto, aconteceu sem importantes articulações com os investimentos do metrô (Santos, 2020). Como observa Santos (2020), a inauguração da Linha 1 (sentido norte-sul) em 1974, teve um impacto diminuto na

⁵ “Por motivos de legitimação do governo revolucionário, bem como do estágio de mobilização das massas, os primeiros anos de atuação do BNH foram efetivamente voltados para o mercado popular. Do total de unidades financiadas no Brasil entre 1964 e 1969, 41% destinaram-se ao mercado popular (COHAB), 29% ao mercado econômico (cooperativas) e 30% ao mercado médio. No entanto, à medida que aumenta o fenômeno da inadimplência, o objetivo do Banco vai sendo substituído. Entre 1970 e 1974, 63% das unidades financiadas destinavam-se ao mercado médio, 25% ao mercado econômico e apenas 12% ao mercado popular” (Azevedo e Andrade, 1982 apud Somekh, 1987:83).

⁶ De acordo com matéria da revista *Época Negócios* em 17 de setembro de 2015. Preço dos imóveis em São Paulo dobrou nos últimos 40 anos. <http://epocanegocios.globo.com/Informacao/Resultados/noticia/2015/09/imoveis-em-sao-paulo-valorizaram-103-nos-ultimos-40-anos.html>

transformação do espaço urbano da cidade de São Paulo. Para o autor, as linhas de metrô apenas reafirmaram vetores já conformados na estruturação do território paulistano, relacionados à produção imobiliária de maior renda e sua forte conexão com as principais vias do sistema viário da cidade. Articulações mais significativas entre os setores imobiliário e de infraestrutura são estabelecidas no curso da crise dos anos 1980 e 1990, com o fortalecimento do ideário neoliberal.

Dando continuidade a sua tradição rodoviarista, a cidade de São Paulo deu início à complexas obras viárias na década de 1980, atendendo a uma demanda de expansão dos grandes canteiros de obras pelas empreiteiras (Szmrecsanyi e Lefèvre, 1996). A falta de recursos para a conclusão das obras e a paralisação dos pagamentos pelo município lançou as bases para o desenvolvimento das chamadas das Operações Urbanas Consorciadas⁷, que seriam instituídas como importante ferramenta de planejamento municipal. Para Rolnik (2015), as três primeiras operações urbanas consorciadas da cidade de São Paulo surgiram como estratégia para levantar recursos para pagar essas grandes obras viárias, a partir de forte entrelaçamento entre avenidas imobiliárias e fundos de pensão em um quadro de penúria das finanças municipais (329). Esse novo arranjo que articula empreiteiras, mercado imobiliário e capital financeiro pavimentou importantes dinâmicas de renovação urbana, que se aprofundaram nos anos 2000.

A ativação imobiliária de setores já valorizados passou a ser explorada como fonte de financiamento das infraestruturas. As altas taxas de inflação recorrentes nos anos 1980 e 1990, ao mesmo tempo em que dificultaram a expansão do setor imobiliário para as classes médias, reafirmaram os imóveis como forma de investimento e concentração de riqueza, definindo uma produção imobiliária mais exclusiva e associada às demandas da globalização.

Apesar da redução geral dos investimentos também para o setor das infraestruturas a partir dos anos 1980, também em escala regional, vale lembrar que as grandes empreiteiras foram duplamente favorecidas no contexto de avanço das políticas neoliberais e de abertura de mercados, beneficiando-se fortemente dos processos de privatização

⁷ Neste tipo de Operação, o município estabelece uma área de intervenção onde potenciais construtivos mais elevados podem ser alcançados mediante o pagamento de uma contrapartida por parte do setor privado. O dinheiro arrecadado é investido na execução de obras de infraestrutura e equipamentos públicos na região delimitada pela Operação.

implementadas pelo Estado brasileiro a partir dos anos 1990, expandindo sua atuação para o setor de concessões com a emergência de novos arranjos de propriedade.

METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO EM SÃO PAULO: PRIVATIZAÇÃO DO METRÔ NA METAMORFOSE URBANA

Expressa de maneira mais evidente na virada do século XX para o XXI, a metropolização do espaço de São Paulo particulariza-se por sua forte associação ao padrão de desconcentração industrial configurado a partir dos anos 1970 e pela importância central das redes de circulação e redes imateriais de informação e comunicação, estruturadas ao longo de seu processo de industrialização (Lencioni, 2011). Essas redes, ao permitirem melhores condições de circulação e acesso privilegiado à cidade de São Paulo e região, reafirmam seu papel de comando também como metrópole imobiliário-financeira.

As redes possibilitaram a integração não só da produção industrial, mas também de suas atividades complementares (Lencioni, 2011: 133), criando espaços para serviços modernos e para a dispersão da produção imobiliária. Nessa metrópole, o expressivo crescimento do setor de serviços, particularmente nos serviços produtivos e no comércio, se superpõe à sua permanência na liderança industrial em funções estratégicas (Marques, 2010)⁸.

A metropolização do espaço toma força em São Paulo com o crescimento econômico que se verifica no país desde 2003. Associado ao ciclo internacional de valorização das commodities e à ascensão de governos progressistas, ocorre no país um movimento de redistribuição de renda e retomada de investimentos. Sem rupturas radicais com a agenda neoliberal, esse movimento pavimentou o avanço da financeirização. Como desenvolve Lavinias (2017), ao contrário dos países centrais onde a financeirização avançou em contextos recessivos, no Brasil, o aprofundamento das dinâmicas de financeirização ocorreu em uma fase de aumentos reais dos salários, atenuação das disparidades de renda e de implementação de políticas redistributivas pelo Partido dos Trabalhadores (PT) (Lavinias, 2017).

Como resultantes dessas dinâmicas particulares, na primeira década do século XXI verifica-se na metrópole de São Paulo um saldo de redução da pobreza e das

⁸ Ainda que perca importante peso relativo na concentração industrial nacional, com evidente esvaziamento de alguns dos antigos espaços industriais, esta região metropolitana e seu núcleo principal, a cidade de São Paulo, permanecem concentrando 22% do valor de transformação industrial (VTI) do país. Nesse sentido, a metrópole passa a concentrar capacidades de comando de serviços avançados sem perder completamente a produção industrial (Campolina Diniz e Campolina, 2007 apud Marques, 2010).

desigualdades medidas pela renda, assim como de diminuição do desemprego e de crescimento dos postos formais de trabalho. Entretanto, aprofunda-se a diferenciação do espaço da metrópole, com a popularização de seu centro histórico, crescente elitização de suas áreas mais exclusivas e diversificação das regiões intermediárias e periféricas, que tornam-se mais heterogêneas (Marques, 2010).

Na origem desses processos de diferenciação espacial, característicos da metropolização do espaço, estão transformações radicais na produção imobiliária e de infraestruturas, fortemente relacionadas às políticas econômicas e urbanas neoliberais e à crescente relevância da acumulação patrimonial associada ao controle de propriedades (Rufino, 2021b). É nesse contexto que se opera uma verdadeira metamorfose urbana, expressa na metrópole de São Paulo pela crescente produção e controle de propriedades imobiliárias por grandes corporações associadas por diferentes meios e instrumentos ao capital financeiro.

Extensa literatura debateu as transformações da produção imobiliária na metrópole de São Paulo (Botelho, 2007; Fix, 2007; Sígolo, 2014), com menor ênfase às transformações na provisão de infraestruturas. Essa ausência de estudos e a fragmentação do debate entre os setores têm obscurecido a relevância dos processos de privatização na ascensão das infraestruturas como negócio de propriedade, particularmente visível para o caso do metrô de São Paulo, explorada a seguir. Com essas transformações, as infraestruturas tornam-se importante elemento da metamorfose urbana.

A produção imobiliária em São Paulo esteve, em boa parte dos anos 1990 e início dos anos 2000, concentrada principalmente nas áreas mais centrais e valorizadas, passando, nos últimos vinte anos, por um importante movimento de expansão, intensificação e reconcentração (Rufino, 2017; Rufino, Borges e Colpani, 2023), articulados aos contextos de crescimento e crise econômica, que se firmará a partir de 2014 (Mito, 2022).

A constatação inicial é que a produção coordenada pelo capital financeiro articula-se aos interesses das elites locais e concentra-se nas áreas mais valorizadas da cidade, correspondentes em muitos casos aos perímetros delimitados como Operações Urbanas Consorciadas (Botelho, 2007; Fix, 2007). Essa produção dá início a estruturação de uma “indústria de propriedades imobiliárias” por meio dos Fundos de Investimentos Imobiliários

(FIIs)⁹ (Nakama, 2022), consolidando a feição “moderna” e financeira da metrópole na porção sudoeste da cidade de São Paulo.

O crescimento econômico do país na primeira década do século XXI permitiu importante expansão imobiliária com a constituição de um mercado popular privado (Marques, 2010), reforçado com a implementação do maior Programa Habitacional do país, o Minha Casa Minha Vida, a partir de 2009. Essa expansão do mercado ocorreu em paralelo à consolidação de grandes incorporadoras que abriram capital na Bolsa de Valores, renovando o poder dos agentes imobiliários na consolidação do setor como uma importante área do mercado de capitais do país (Rufino, 2012; Fix, 2011). Essa disseminação de propriedades, lastreada em crescentes níveis de endividamento, permitiu ainda o fortalecimento da emissão de títulos financeiros associados à habitação econômica (Abreu, Melazzo e Ferreira, 2020), consolidando, na segunda década do século XXI, um mercado de títulos financeiros (mobiliários) associado ao imobiliário.

Essa expansão e popularização do mercado definiu um novo padrão espacial da produção imobiliária na RMSP, com a intensificação da construção de empreendimentos de larga escala em regiões mais distantes, privilegiando os espaços estruturados pelas redes de circulação metropolitana (Rufino et al., 2021). Em meados da segunda década do século XX, a crise econômica e setorial definiu um movimento oposto, marcado pela reconcentração dos investimentos com diversificação dos produtos imobiliários, reafirmando as condições gerais de circulação dos espaços mais centrais e valorizados da metrópole como atributos essenciais a captura de maiores patamares de renda (Rufino et al., 2023). A crescente relevância do capital financeiro assegurou novo padrão de adensamento e de concentração de propriedades sob controle de proprietários corporativos.

A sustentada percepção dos agentes imobiliários acerca da centralidade dos investimentos nas infraestruturas de mobilidade, tanto na desconcentração, como na reconcentração de seus investimentos imobiliários, ocorre em simultâneo “a uma piora das condições de mobilidade urbana no Brasil, as quais, historicamente, não vinham sendo adequadas a todas as parcelas da população” (Pilotto, 2023: 39). Como descreve a autora:

Aumento das distâncias e dos tempos de deslocamento; crescimento da motorização por automóveis e motocicletas, dos acidentes de trânsito e dos congestionamentos; deficiências no transporte coletivo, como baixa cobertura, superlotação, oferta irregular e de baixa qualidade; e aumento do

⁹ Uma análise detalhada sobre o desenvolvimento da Indústria dos Fundos de Investimento Imobiliário em São Paulo e no Brasil foi desenvolvida em Nakama (2022).

comprometimento da renda com o transporte; são aspectos que levam alguns autores a denominarem uma “crise de mobilidade urbana” (Pilotto, 2023: 39).

A ampliação dos investimentos em infraestruturas de mobilidade urbana se fortalece assim como consenso. É parte de uma necessidade real da reprodução da força de trabalho, que constata no contexto crescimento econômico uma piora das condições de mobilidade, extremadas nas metrópoles como São Paulo. Responde às demandas de investidores imobiliários, que demandam por novas infraestruturas na consolidação de fronteiras de investimento tanto na expansão urbana, como na renovação urbana de áreas mais centrais. Representa ainda uma importante estratégia de expansão dos interesses consolidados em torno das parcerias público-privadas, discutidas desde os anos 1990.

Os diagnósticos da mobilidade na cidade de São Paulo já indicavam desde de finais dos anos 1990 um esgotamento do modelo que privilegiava o automóvel (PITU, 1999). Frente ao persistente quadro de crise fiscal e consolidação das ideologias de Estado mínimo e de ineficiência de suas instituições públicas na coordenação e intervenção econômica (Werner, 2019), no interior das empresas públicas estatais se firma a crença que o papel histórico do Estado como grande investidor em infraestrutura deveria ser agora compartilhado com o setor privado (PITU, 1999).

A expansão das privatizações no Brasil tomou corpo nos anos 1990 com o Plano Nacional de Desestatização (1990) e a aprovação da Lei de Concessões (Lei 8.987/1995), que possibilitou a transferência do controle das infraestruturas e serviços públicos para agentes privados. Em 2004, foi aprovada a lei das Parcerias Público-Privadas (PPPs) (Lei 11.079/2004), que assegurou uma expansão mais acelerada das concessões para as infraestruturas urbanas, ao fornecer importantes contraprestações públicas aos agentes privados (Rufino, 2021a).

Como espaço mais dinâmico e alinhado às políticas neoliberais, o Estado de São Paulo foi vanguarda nos processos de privatização, ao aprovar em 1996, na sequência da lei federal de concessões, seu Programa Estadual de Desestatização (PED) (Lei Estadual nº 9.361/1996). No âmbito deste plano, ao longo das últimas três décadas, foram realizadas mais de 30 concessões de serviços públicos rodoviários, metroviários, aeroviários, entre outros.

Com grandes expectativas nos investimentos privados, a Cia do Metrô passa a registrar de maneira contínua a partir dos anos 1990 em seus relatórios a intermitência, insegurança e

insuficiência na captação de recursos para a expansão da rede, incentivando uma adesão cega às PPPs (Magalhães, 2021; Novaski, 2020). Em 2006, a operação da linha 4 do metrô de São Paulo é aprovada como a primeira PPP do país.

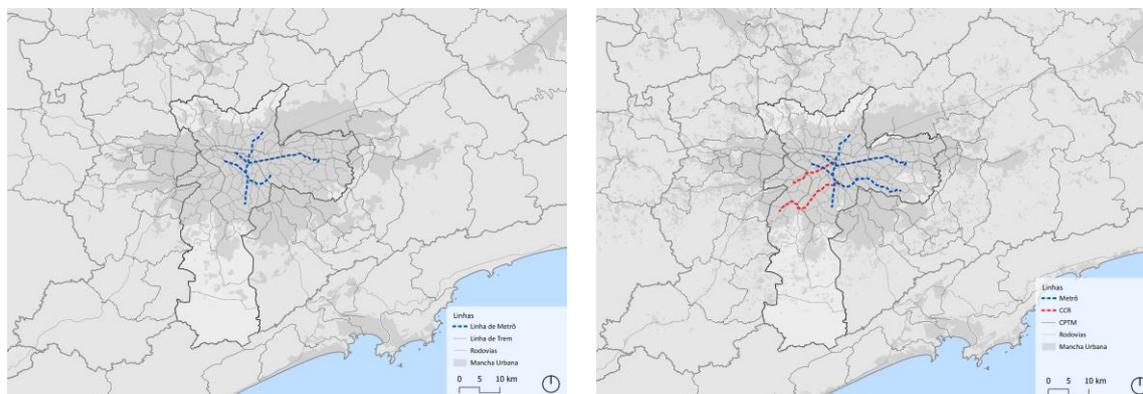
Como demonstra Magalhães (2021), o desenho dessa PPP, remonta a década de 1990, quando o Banco Mundial ao fornecer financiamento às obras na nova linha, colocou a concessão à iniciativa privada como um condicionante ao empréstimo pelo banco (Magalhães, 2021: 81). Reconhecida em 2013 pelo International Finance Corporation (IFC) como a melhor PPP da América Latina e Caribe (Radar das PPPs, 2015), o modelo contratual da Linha 4 tornou-se referência para a implementação das novas parcerias público-privadas em todo país e região, notabilizando-se pela cobertura de riscos pelo Estado¹⁰. A partir desse momento, todas as demais linhas propostas (Linha 5 - Lilás, Linha 6 - Laranja, Linha 15 - Prata e Linha 17 - Ouro) passam a ser estudadas e implementadas sob o regime de concessão¹¹.

Diante do crescente consenso em torno das PPPs, verifica-se um movimento complexo, no qual a ampliação dos investimentos e da integração do metrô com os demais transportes (Isoda, 2023), articula-se a emergência de novas contradições na rede do metrô, com as linhas sendo concebidas como negócios autônomos com foco nos fluxos de renda. Entre 2002 e 2024, a rede do metrô na cidade de São Paulo saiu de 57,6 km para 104,3 km. Dos 46,7 km expandidos, 32,8 passaram a ser operados por empresas privadas (CCR) (ver figura 1).

¹⁰ Para compreensão detalhada do Contrato da Linha 4 consultar Magalhães (2021) e Novaski (2021).

¹¹ Para uma análise mais detalhada do conjunto das linhas ver Isolda, 2023.

Figura 1. Rede Metroviária de São Paulo em 2002 (à esquerda) e em 2004 (à direita) com destaque a inserção dos operadores privados.



Fonte: IBGE (Manchas urbanas, 2005 e 2019; Divisão Geográfica, 2002); Departamento de Estradas de Rodagem (ARTESP); Centro de Estudos da Metrópole, 2021

A adoção do novo regime de propriedade trouxe implicações financeiras, na gestão e na lógica de expansão de toda a rede metroviária (Isoda, 2023). Com a quebra do monopólio da empresa metroviária e a introdução dos modelos contratuais de PPPs e concessões, se define uma nova estrutura de rateio das receitas tarifárias, que passam a privilegiar o equilíbrio econômico-financeiro das empresas de concessão (Iacovini, 2023) em detrimento das empresas públicas. Enquanto os contratos com as empresas privadas estabelecem reajustes das tarifas pela inflação, o reajuste das tarifas pagas pelos usuários, por ser uma questão política de grande sensibilidade, tem sido significativamente menor, gerando um crescente déficit para as empresas públicas (Magalhães, 2021). Em reportagem recente, Sayuri (2023) mostrou que as linhas privadas do metrô chegaram a receber quatro vezes mais que as empresas públicas, ao tempo que transportaram menos passageiros.

Com relação a gestão da rede, verifica-se uma crescente fragmentação, em um movimento de perda de eficiência geral. Ao analisar os processos de concessão das linhas do metrô, Isoda (2023) aponta perda da unidade identitária (logotipo, design) e operacional (operação, protocolos, dados, etc.), com a individualização de instalações e equipamentos técnicos como os Centros de Controle Operacional (CCO) e os pátios de manutenção, anteriormente compartilhados com toda a rede.

Essa fragmentação conecta-se com os problemas colocados à expansão da rede. A necessidade de definir os traçados das linhas nos contratos complexifica o desenho da expansão da rede, exigindo custosas repactuações através de reequilíbrios econômico-

financeiros dos contratos o que implica em relativo congelamento dos planos (Isoda, 2023). Como parte da racionalidade de ampliação dos retornos financeiros, há uma priorização da concessão de novas linhas na área de maior concentração de empregos da cidade de São Paulo, o vetor sudoeste (ver figura 1), que responde por maior volume de embarques e desembarques em detrimento de regiões mais periféricas, que geram fluxos mais pendulares (Isoda 2023).

Ao estender os limites das propriedades privadas para o metrô da cidade de São Paulo, as concessões das linhas estruturam novas fronteiras de negócios para antigos agentes, que em associação crescente ao capital financeiro emergem sob formas renovadas. Com esses processos se reafirma nessa metrópole o poder das grandes empreiteiras nacionais (Rufino, Wehba e Magalhães, 2021), que aparecem como importantes proprietárias das empresas concessionárias¹². Ao mesmo tempo, as infraestruturas geridas como propriedades por meio dos contratos de concessão se consolidaram como um importante ramo do mercado de capitais, com muitas das empresas de concessão abrindo capital na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa).

Ao observar a propriedade das empresas concessionárias envolvidas com as novas linhas do Metrô de São Paulo constata-se uma importante dinâmica de concentração de capitais. O exemplo paradigmático dessa concentração é a Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR). Nos transportes urbanos de São Paulo, o grupo CCR está presente como sócio majoritário em três das cinco concessões do metrô - Linha 4, Linha 5 e Linha 17(em construção) - e nas linhas 8 e 9 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).¹³ É também responsável pela concessão das principais rodovias que acessam a região metropolitana de São Paulo.

¹² Com a crise econômica e política instaurada no Brasil em 2014, potencializada no setor de infraestrutura pela Operação Lava-Jato, observou-se um processo de transformação significativa da estrutura proprietária das empresas de concessão. De maneira geral, o rompimento da blindagem das grandes empreiteiras pelo Estado brasileiro culminou no enfraquecimento das mesmas e maior abertura para a chegada das companhias de fora do país (Campos, 2019: 138-139). A discussão desse processo está detalhada em Wehba e Rufino (2023).

¹³ A Companhia Paulista de trens Metropolitanos(CPTM) foi criada em 1992 pela Lei nº 7.861. Unificando tardiamente a gestão dos serviços de transporte de passageiros sobre trilhos na RMSP, e empreendeu substanciais investimentos públicos na modernização da rede. A privatização das linhas 8 e 9 da CPTM, caracterizadas como aquelas de maiores fluxos e inserção privilegiada na metrópole, ampliou de maneira significativa o controle de quilômetros da rede de São Paulo pela CCR. Nesse artigo, optamos por focar no processo de privatização do Metrô, ainda que a privatização dessas linhas da CPTM representem um movimento de grande interesse.

Estruturada em 1998 pela associação de três das maiores empreiteiras brasileiras (Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Odebrecht), a CCR abriu seu capital no “Novo Mercado”¹⁴ da Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) em 2001 e se firmou no ramo das concessões rodoviárias, expandindo seus investimentos para a área de mobilidade urbana a partir de 2006. Em 2022, ao vencer o leilão da concessão das linhas 8 e 9 da CPTM, a CCR, por meio de suas empresas concessionárias Viaquatro e ViaMobilidade, passou a deter a segunda maior posição em extensão da malha metroferroviária da RMSP, tendo sob seu controle 118 quilômetros (Meier, 2021)¹⁵.

Ainda que as tarifas contratuais permaneçam como a principal fonte de renda das empresas (Isoda, 2023), as controladas da CCR (Viaquatro e Viabilidade) criaram subsidiárias específicas (Trilhos e Five Trilhos) para gerir as chamadas rendas acessórias, baseados na diversificação de formas de renda a partir da exploração das receitas de publicidade, locação de espaço e utilização de infraestrutura. Além disso, a CRR aproveitou seu direito de controle de espaços estratégicos da metrópole para estruturar uma rede de distribuição de fibra ótica sob os espaços controlados definidos em suas concessões¹⁶. Essa rede de grande capacidade de transmissão de informações ganha relevo na região metropolitana por associar as áreas das linhas de metrô e trens às importantes rodovias controladas pela concessionária, correspondentes a espaços de grande concentração empresarial na RMSP.

Nas demonstrações financeiras do grupo CCR (CCR, 2022), os contratos das linhas do sistema metroferroviário da RMSP aparecem como “ativos intangíveis”, precificados a partir da totalidade dos fluxos de renda previstos, sempre em crescente diversificação. No final de 2022, as cinco concessões associadas à rede metroferroviária de São Paulo apareciam nos balanços financeiros da empresa como “ativos intangíveis” precificados em 7,2 bilhões de reais (CCR, 2022). A propriedade desses contratos permitiu ainda que a CCR tivesse grande destaque na emissão de debêntures incentivadas (Stroher et. al., 2022), títulos de dívidas associados à infraestrutura¹⁷. O relevo crescente destas operações mostra como a circulação de um capital fictício, representado por títulos de dívidas ancorados nos fluxos

¹⁴ Considerado o segmento com práticas de governança mais rigorosas da BOVESPA.

¹⁵ A CPTM ficou com 196 quilômetros e a Cia do Metrô com apenas 69,7 quilômetros.

¹⁶ Para esse fim, a CCR criou um empresa específica, a “Samm prestadora de serviços de Comunicação Multimídia”, que tem como negócio prestar serviços de transmissão de alta capacidade de dados.

¹⁷ Aprovadas pela Lei n. 12.431, de 2011, as debêntures incentivadas passaram a permitir a emissão de títulos de dívidas diretamente associados a projetos de infraestrutura com importantes desonerações fiscais.

de renda previstos nos contratos, habilita essas infraestruturas a funcionarem como importante negócio de captura de rendas financeiras.

O grupo CCR, por meio da concentração de propriedades, tem maximizado e diversificado as possibilidades de extração de rendas em seus diversos contratos. A organização como holding tem também permitido a diluição de riscos associados aos projetos individuais e a centralização de um conjunto de serviços comuns às distintas concessões. Estruturando-se como uma corporação rentista multidimensional (Christophers, 2020), a CCR ilumina o processo de transformação de parte da rede metroviária de São Paulo em uma miríade de propriedades, que passam a capturar renda de distintas fontes e naturezas. O crescente controle das infraestruturas por grandes corporações e seus acionistas financeiros, como o caso do metrô de São Paulo pela CCR, reafirma a metropolização do espaço e a metamorfose dos processos de valorização do urbano, cada vez mais definidos pela relevância da capitalização de rendas futuras.

Ao oferecerem condições de hiper mobilidade em áreas estratégicas da metrópole, as infraestruturas de mobilidade urbana, como o metrô, têm sido também centrais nos processos de renovação urbana. Coordenados por políticas urbanas neoliberais, os processos contemporâneos de renovação urbana tem, em muitos casos, unido a transformação das infraestruturas em propriedades privadas com a forte intensificação imobiliária. Essa intensificação imobiliária tem se particularizado por redefinir a estrutura proprietária desses espaços, dando origem a importante concentração de propriedade sob a forma de fundos imobiliários e empresas de propriedade (*Property Companies*).

Em São Paulo, tem chamado atenção o processo recente de acelerada renovação urbana em torno dos chamados Eixos de Estruturação da Transformação Urbana (EETU), territórios ao longo das redes estruturantes de transporte coletivo, onde foram permitidos os maiores patamares de adensamento construtivo na metrópole a partir da aprovação do Plano Diretor Estratégico de 2014¹⁸. Ainda que representem apenas 3,7% da área do

¹⁸ De acordo com o site Gestão Urbana da Prefeitura Municipal de São Paulo, os EETU “são áreas demarcadas ao longo dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade – como metrô, trem e corredores de ônibus – onde se pretende potencializar o aproveitamento do solo urbano, articulando o adensamento habitacional e de atividades urbanas à mobilidade e qualificação dos espaços públicos. São áreas estratégicas para a organização da cidade, que promoverão a mudança de padrões construtivos e de estruturação urbana, com o objetivo de ampliar o direito da população à cidade e reequilibrar a distribuição entre moradia e emprego, além de reduzir a necessidade de longos deslocamentos diários” (Gestão Urbana - SP, s/d).

município, em 2019 chegaram a concentrar 42% da área construída e 53% do Valor Geral de Vendas (VGV) dos lançamentos residenciais em 2019 (Albuquerque e Santos, 2021).

Nessas áreas condensam-se novos produtos que inovam ao permitirem novas ocupações e possibilidades de capitalização de rendas, forjadas por novas formas de controle da propriedade sob domínio do capital financeiro (Rufino e Lima, 2023). Em seu levantamento, Nakama (2022) indicou que as áreas dos EETU concentravam em 2022, 23,07% das propriedades sob gestão dos fundos de investimento imobiliário, correspondentes a hotéis, lajes corporativas, edifícios residenciais e shoppings centers (Nakama, 2022:129). O autor chama ainda atenção para forte concentração dos FIs nos perímetros das Operações Urbanas Consorciadas, onde precocemente imobiliário e infraestrutura foram articulados¹⁹.

Nessa produção imobiliária mais sofisticada, as redes transportes aparecem nas análises financeiras como elementos norteadores da atração de investimentos, por permitirem a concepção de empreendimentos com maiores retornos associados a áreas de intensa renovação e hiperconectividade na metrópole. É nessa articulação de investimentos e de interesses de distintas frações de capital, que as infraestruturas, para além de se tornarem fonte imediata de capitalização, emergem como elemento de grande importância ao incremento das rendas imobiliárias em processos de ampliação da diferenciação urbana da metrópole. Ainda que esses espaços representam uma parte diminuta do território da metrópole, a crescente coordenação dos interesses imobiliários e financeiros tem redefinido as formas de acumulação dominante na produção do espaço. A concentração de investimentos em infraestrutura e seu poder na aceleração de processos de renovação urbana excludentes explicitam o predomínio de sua função como uma condição geral de capitalização. Essa nova função, que se sobrepõe a sua permanente função como condição geral à reprodução da força de trabalho, fundamenta a ampliação das desigualdades sócio-espaciais e dos crescentes déficits de investimento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No curso da urbanização, a articulação dos estudos urbanos aos estudos de infraestrutura foi determinante para a construção de uma crítica contundente à forma de produção das cidades latino-americanas. Tais críticas tornaram-se referências fundamentais à organização das lutas

¹⁹ A análise desenvolvida por Nakama (2022) constatou que 113 propriedades, ou 34,76% dos FIs presentes no município de São Paulo, estão em áreas de Operação Urbana (principalmente Faria Lima e Água Espraiada); tendo, neste universo, maior concentração de imóveis nos segmentos de lajes corporativas (44,24%), seguidos por híbridos & outros (41,92%), hotéis (7,07%), shoppings (3,73%), hospital e logístico (0,9% cada).

populares urbanas. No contexto de reestruturação capitalista e de metropolização do espaço, essa aproximação parece novamente determinante ao avanço das leituras dos problemas urbanos contemporâneos.

A observação dos processos de inflexão da urbanização em São Paulo, a partir de meados dos anos 1970, mostra que a produção do espaço tem se estruturado como ramo capitalista de crescente importância. Ainda que as infraestruturas urbanas e o imobiliário particularizem-se por relações sociais de produção e racionalidades de acumulação específicas, suas articulações tem se tornado mais evidentes na metropolização do espaço em um forte movimento de subordinação às finanças.

A privatização das infraestruturas na metropolização do espaço, estudada neste artigo pela crescente disseminação das parcerias público-privadas no metrô de São Paulo, estabelece-se como poderoso mecanismo de transferência de riqueza suportado pela estruturação de processos de capitalização fundados no controle da propriedade do espaço. Em metrópoles marcadas por deficiências históricas de infraestruturas, as novas rodadas de investimento subordinadas à capitalização de rendas, ainda que respondam a demandas reais, têm ampliado a diferenciação do espaço pela crescente articulação com uma produção imobiliária intensificada. A infraestrutura emerge nesse novo contexto como atributo à atração de investidores financeiros ao assegurar maiores patamares de renda imobiliária. A multiplicação de propriedades imobiliárias e de infraestruturas toma também formas fictícias, representadas por uma crescente diversidade de títulos financeiros.

A análise desses processos apontam para uma transformação radical nas formas de acumulação dominante na produção do espaço, em uma real metamorfose. A metamorfose urbana, caracterizada pelo acirramento de uma acumulação patrimonial por meio do ambiente urbano das metrópoles, ilumina o papel das infraestruturas como importante condição geral de capitalização. Sua função como condição geral de reprodução das classes trabalhadoras persiste, mas é seu funcionamento como condição geral de capitalização que explica o direcionamento dos investimentos e as crescentes desigualdades no espaço da metrópole.

Em São Paulo, essa metamorfose tem permitido a renovação de tradicionais oligarquias econômicas e sua articulação ao capital financeiro e suas práticas. Há nesse movimento crescentes níveis de associação dos interesses de frações de capital em um poderoso processo de reafirmação do poder das classes proprietárias na definição da produção do espaço.

Bibliografía

ABREU, Marlon Altavini; MELAZZO, Everaldo Santos; FERREIRA, João Vitor de Souza. “Produzindo casas de papel: As engrenagens da securitização de ativos imobiliários residenciais no Brasil”, *Confins* [En ligne], 47 | 2020.

ALBUQUERQUE, Livia P.; SANTOS, Isabela R. “Do Plano à produção do espaço: Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, Sustentabilidade ou ampliação das diferenças Socioespaciais na cidade de São Paulo?” *Anais. VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo*, Brasília, 2020. Disponible en línea: <https://conferencias.unb.br/index.php/ENANPARQ/VIENANPARQ/paper/view/2245>. Fecha de acceso: 08 janeiro. 2024.

BAKKER, Kate. “Archipelagos and networks: Urbanization and water privatization in the south”. *The Geographical Journal*, 2003, 169, p. 328-341.

BOTELHO, Adriano. *O Urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

CAMARGO, C. P. F. de et al. *São Paulo 1975: crescimento e pobreza*. São Paulo: Loyola, 1976

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985*. 2012. Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, [S. l.], 2012.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Sociedade Editorial e Distribuidora Ltda., 1975.

Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR). *Demonstrações Financeiras Padronizadas*. CCR, 2022. Disponible en línea: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/8516d569-e11b-4864-a777-68eca8245423/be50c151-9c69-5413-fae7-812ea88e52eb?origin=1>. Fecha de consulta 15/01/2024.

COSTANZO, Daniela de Assis Pereira. *Relações público-privadas no Metrô de São Paulo*. 2016. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo., [S. l.], 2016.

CHESNAIS, François (org.). *A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configurações, consequências*. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2005. p. 35–67.

CHRISTOPHERS, Brett. *Rentier capitalism: Who owns the economy, and who pays for it?* Verso, 2020.

FERRARA, Luciana Nicolau; RUFINO, Beatriz; SHIMBO, Lúcia Zanin. “Imobiliário-Infraestrutura na cidade do século XXI: desafios para uma crítica contra-hegemônica”.

Risco: *Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)*, [S. l.], v. 16, n. 3, p. 84–101, 2018.

FIX, Mariana. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. Tese de Doutorado. Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2011.

FIX, Mariana. *Cidade Global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Editora Boitempo, 2007.

FOLIN, M. (1977). *La ciudad del capital y otros escritos*. México: GG, 1977.

GESTÃO URBANA - SP. "Eixos de Estruturação da Transformação Urbana". *Portal Gestão Urbana SP*. Disponível em linha: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-eixos-de-estruturacao-da-transformacao-urbana/>. Fecha de consulta: 04/03/2023.

HARVEY, David. *Os limites do capital*. Boitempo, 2013.

IACOVINI, Victor. *Pequena política do metropolitano: formação histórica e agenciamento imobiliário da Rede Metropolitana de Transportes (1867-2022)*. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2023.

ISODA, Marcos Kiyoto de Tani. "As concessões das linhas do Metrô de São Paulo e algumas implicações". *Anais ENANPUR* 17, 2023.

JARAMILLO, Samuel. "Crisis de los medios de consumo colectivo urbano y capitalismo periférico". In: CUERVO, L. M. et al. *Economía política de los servicios públicos*. Una visión alternativa. Bogotá: CIDEP, 303p., p. 15-37, 1988.

KOWARICK, Lúcio. *Espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979

LAVINAS, L. (2017). *The Takeover of Social Policy by Financialization*. The Brazilian paradox. 1. ed. New York: Palgrave Macmillan. v. 1, 219p.

LENCIONI, Sandra. "A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas". In. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, 2011, n.120, p.133-148, jan./jun,

LENCIONI, Sandra. "Condições gerais de produção e espaço-tempo nos processos de valorização e capitalização". In. *Infraestrutura na reestruturação do capital e do espaço: análises em uma perspectiva crítica*. Rio de Janeiro: Letra Capital, p. 37-60, 2021.

LENCIONI, Sandra. "Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional". *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, n. 11, p. 6, 2007.

LENCIONI, Sandra. "Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo". In: LENCIONI, Sandra. *Metrópole, Metropolização e Regionalização*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIONI, Sandra. "Metropolização". *GEOgraphia*, 22(48), 2020. Disponível em linha: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43103>. Fecha de consulta 10/01/2024.

LESSA, Carlos. *A estratégia de desenvolvimento 1974-1976: sonho e fracasso*. Tese de Doutorado. Faculdade de Economia e Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1978.

LOFTUS, Alex; MARCH, Hug; PURCELL, Thomas F. "The political economy of water infrastructure: An introduction to financialization". *Wiley Interdisciplinary Reviews: Water*, v. 6, n. 1, p. e1326, 2019.

LOJKINE, Jean. *Le marxisme, l'Etat et la question urbaine*. FeniXX, 1977.

LORRAIN, Dominique. "La main discrète: la finance globale dans la ville". *Revue française de science politique*, 2011, 61(6), p. 1.097-1.122.

MAGALHAES, Ana Ligia de Carvalho. *Financeirização da infraestrutura: as grandes empreiteiras nacionais e o metrô de São Paulo em transformação*. 2021. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Editora Vozes, 2001.

MARQUES, E. C. L. "A metrópole de São Paulo no início do século XXI". *Revista USP*, [S. l.], n. 102, p. 23-32, 2014. Disponível em linha: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/97622>. Fecha de consulta 26/01/2024.

MEIER, Ricardo. "Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda são arrematadas pela CCR e RuasInvest, do consórcio ViaMobilidade". Blog MetroCPTM, 2021. Disponível em linha: [em:https://www.metrocptm.com.br/linhas-8-diamante-e-9-esmeralda-sao-arrematadas-pela-ccr-e-ruasinvest-do-consorcio-viamobilidade/](https://www.metrocptm.com.br/linhas-8-diamante-e-9-esmeralda-sao-arrematadas-pela-ccr-e-ruasinvest-do-consorcio-viamobilidade/). Fecha de consulta 15/01/2024.

MIOTO, Beatriz. "Dinâmica econômica e imobiliária: periodização dos macrodeterminantes dos anos 2000 e 2010". *Cadernos Metrópole*, v. 24, n. 53, p. 15-33, 2022.

NAKAMA, Vinicius Kuboyama. *Do financiamento à financeirização: a reestruturação do espaço pelos Fundos de Investimento Imobiliário em São Paulo*. 2022. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

NOVASKI, Mariana Araújo de Matos. *O discurso das Parcerias Público-Privadas e a invenção do negócio para implantação e operação do sistema metroviário da Região Metropolitana de São Paulo*. 2020. Universidade de São Paulo, São Paulo, [S. l.], 2020.

O'NEIL, Phillip. "Infrastructure's contradictions: How private finance is reshaping cities". In: CHRISTOPHERS, Brett; LEYSHON, Andrew;; MANN, Geoff (org.). *Money and Finance After the Crisis: critical thinking for uncertain times*. 1. ed. [s.l.] : Hoboken, NJ : John Wiley & Sons, 2017.

PILOTTO, Angela Seixas. *Condições de deslocamento e expansão imobiliária: tensões no Brasil e na Região Metropolitana de São Paulo no começo do século XXI*. 2023. Tese

(Doutorado em Habitat) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

PÍREZ, Pedro. "Perspectivas latinoamericanas para el estudio de los servicios urbanos". In: *Cuaderno urbano* 14, no. 14, 2013.

PITU 2020: *Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020*. [S.l.], 1999.

PRADILLA, E. (1994). "Privatización de la infraestructura y los servicios públicos". *Argumentos. Estudios críticos de la sociedad*, (21), 1994, p. 57-79.

RUFINO, Beatriz. "Privatização e financeirização de infraestruturas no Brasil: agentes e estratégias rentistas no pós-crise mundial de 2008." *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13, 2021a.

RUFINO, Beatriz. "Transformações na propriedade imobiliária e a crise da pandemia: reflexões sobre a moradia e a metrópole em tempos de financeirização." *Por uma nova geografia regional*. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2021b.

RUFINO, Beatriz. "Do zoneamento às operações urbanas consorciadas: Planejamento urbano e produção imobiliária na mercantilização do espaço em São Paulo (1970-2017)". In: PEREIRA, Paulo Cesar Xavier (org.). *Imediato, global e total na produção do espaço: a financeirização da cidade de São Paulo no século XXI*. São Paulo: FAUUSP, 2018. p. 82–111.

RUFINO, Beatriz. "Financeirização do imobiliário e transformações na produção do espaço." In: FERREIRA, A.; RUA, J. E.; MATTOS, R. (orgs.). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

RUFINO, Beatriz. *A incorporação da metrópole: centralização do capital no imobiliário e nova produção do espaço em Fortaleza*. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo, 2012.

RUFINO, Beatriz; BORGES, Isadora; COLPANI, Beatriz. As grandes incorporadoras no novo ciclo de expansão imobiliária (2017-2022): modelando a cidade-investimento na reconcentração da produção em São Paulo. *Financeirização e metropolização do espaço: imobiliário e infraestrutura sob domínio de Grandes Grupos Econômicos*, p. 278, 2023.

RUFINO, Beatriz; DA SILVA, Rafael; PASCHOA, Artur; LIMA, Hudyne. Centralização do capital e metropolização do espaço: a atuação das grandes incorporadoras de São Paulo no contexto de expansão e crise imobiliária. In: CARDOSO, A.; D'OTTAVIANO, C. (org.). *Habitação e Direito à Cidade: desafios para as metrópoles em tempos de crise*. Rio de Janeiro: Letra Capital Ed. / Observatório das Metrópoles, 2021.

RUFINO, Beatriz; LIMA, Bruno. "O metabolismo da cidade compacta na metamorfose urbana: produção imobiliário-financeira nos eixos de adensamento em São Paulo". *Natureza e metabolismo urbano: reestruturação do espaço no Brasil e no Chile*, 2023.

RUFINO, Beatriz; WEHBA, Cristina; MAGALHÃES, Ana Lúcia. “Quando empreiteiras tornam-se incorporadoras: Um olhar sobre as articulações entre produção imobiliária e de infraestruturas na metrópole de São Paulo do século XXI”. *Eure*, [S. l.], v. 47, n. 140, p. 159–177, 2021.

SANTOS, Gustavo Marques dos. Ciclos imobiliários da verticalização paulistana: indícios, condicionantes e caracterização. 2020. Dissertação (Mestrado em Tecnologia da Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidad de São Paulo, São Paulo, 2020.

SAYURI, Juliana. “Linhas privadas ganham 4 vezes mais, mas transportam menos que Metrô e CPTM”. In *TABUol (Online)*. Disponível em línea: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/redacao/2023/11/27/linhas-privadas-ganham-4-vezes-mais-e-transportam-menos-que-metro-e-cptm>. Fecha de consulta: 15/01/2024.

SÍGOLO, Letícia Moreira. *O boom imobiliário na metrópole paulistana: o avanço do mercado formal sobre a periferia e a nova cartografia da segregação socioespacial*. Tese de doutorado. Universidade de São Paulo, 2014.

SINGER, Paul. *Os últimos 40 dos 450 anos de São Paulo. História econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo: Ed. Globo, p. 218-235, 2004.

SMOLKA, Martin. Para uma reflexão sobre o processo de estruturação interna das cidades brasileiras: o caso do Rio de Janeiro. In *Revista Espaço & Debates* n.21 ano VII-Vol 1. São Paulo, 1987.

SOMEKH, N. (1987) A verticalização de São Paulo: Um elemento de segregação urbana? In *Revista Espaço & Debates* n.21 ano VII-Vol 1. São Paulo.

SOUZA, M. A. de. (1994). *A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: Hucitec: Edusp.

STROHER, Laísa, DE ABREU, Marlon, YASSU, Alexandre, KLINK, Jeroen, & CUNHA, Luís Felipe. Infraestruturas de papel: novos instrumentos de financeirização do espaço. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 26(2), 2022.

SZMRECSANYI, Maria Irene; LEFÈVRE, José Eduardo. “Grandes empreiteiras, estado e reestruturação urbanística da cidade de São Paulo”, 1970-1996. *Anais do IV Seminário de história da Cidade e do Urbanismo*, 1996.

VILLAÇA, Flávio; ZIONI, Silvana Maria. *Os transportes sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: o poder público acentuando a desigualdade*. Companhia Brasileira de Trens Urbanos, p. 223, 2005.

WEHBA, Cristina; RUFINO, Beatriz. “Infraestrutura como plataforma de valorização financeira: PPPs, reestruturação patrimonial e desvalorização”, *Revista de Ciencias Sociales, segunda época*, año 13, Nº 44, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes, primavera de 2023, pp. 29-57.