



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-Não Comercial-Compártilha Igual 4.0 Internacional.

Leandro Di Genova Barberio

Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Rio Claro

leandro.g.barberio@unesp.br

Fernando Guilherme Silveira Manocchio

Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Rio Claro

fernando.manocchio@unesp.br

Fabricio Gallo

Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Rio Claro

fabricio.gallo@unesp.br

Artigo recebido em:

15/06/2023

Artigo aprovado em:

12/09/2023

Artigo publicado em:

01/12/2023

Micromobilidade urbana e atuação de agentes financeiros: o caso da empresa Tembici (Banco Itaú) na cidade de São Paulo, Brasil

Micromobility and financial capital: the case of Tembici (Itaú Bank) in the city of São Paulo, Brazil

Micromovilidad urbana y el rol de agentes financieros: el caso de Tembici (Banco Itaú) en la ciudad de São Paulo, Brasil

Micromobilité urbaine et rôle des acteurs financiers: le cas de l'entreprise Tembici (Banque Itaú) dans la ville de São Paulo, Brésil

RESUMO

O processo de financeirização associado às tecnologias da informação tem impulsionado o avanço mercadológico nos diferentes setores da sociedade. A mobilidade urbana é um dos setores citadinos que mais tem sido impactado. Este trabalho objetiva discutir o conceito de micromobilidade urbana e o papel das instituições financeiras atuantes nesse setor na cidade de São Paulo (SP), com especial ênfase no caso da empresa Tembici (do Banco Itaú). A metodologia adotada neste estudo inclui revisão bibliográfica de produções científicas nacionais e internacionais, dados primários e secundários, qualitativos e quantitativos, obtidos através de trabalho de campo e relatórios. Buscamos interpretar os impactos territoriais das plataformas digitais discutidas, examinando diferentes usos do território e analisando a forma como essa empresa se insere no processo de expansão dos serviços de mobilidade. Os resultados revelam como o espaço urbano, impulsionado pelo uso da tecnologia por entidades financeiras, torna-se mercado lucrativo, afetando diretamente a mobilidade urbana.

PALAVRAS-CHAVE: mobilidade urbana; financeirização; Banco Itaú; São Paulo; Brasil.

ABSTRACT

The financialization process and information technologies have driven market development in different sectors of society. Urban mobility is one of the urban sectors that has been most impacted. This paper aims to discuss the concept of micromobility and how financial institutions operate in this sector in the city of São Paulo (SP), highlighting the case of Tembici (Itaú Bank). The methodology adopted includes a bibliographic review of national and international scientific productions, both primary and secondary, and qualitative and quantitative data, collected through fieldwork and reports. We sought to interpret the territorial impacts of specific digital platforms, examining different uses of the territory, and analyzing how this company promotes the expansion of mobility services.

The results reveal how urban space, driven by the use of technology by financial institutions, becomes a profitable market that directly affects urban mobility.

KEYWORDS: urban mobility; financialization; Itaú Bank; São Paulo; Brazil.

RESUMEN

El proceso de financierización asociado a las tecnologías de la información ha impulsado el avance del mercado en diferentes sectores de la sociedad. La movilidad urbana es uno de estos sectores urbanos que se ha visto afectado. El objetivo de este trabajo es discutir el concepto de micromovilidad urbana y el papel de las instituciones financieras que actúan en São Paulo (SP), estudiando particularmente el caso de la empresa Tembici (Banco Itaú). La metodología incluye la revisión bibliográfica de producciones científicas, datos primarios y secundarios, cualitativos y cuantitativos. Buscamos interpretar los impactos territoriales de las plataformas digitales, examinando diferentes usos del territorio y analizando cómo esta empresa se incorpora en el proceso de expansión de los servicios de movilidad. Los resultados destacan cómo la tecnología utilizada por instituciones financieras convierte el espacio urbano en un mercado lucrativo, con repercusiones directas en la movilidad.

PALABRAS-CLAVE: movilidad urbana; financierización; Banco Itaú; São Paulo; Brasil.

RÉSUMÉ

Le processus de financiarisation associé aux technologies de l'information a stimulé la pénétration du marché dans différents secteurs, notamment la mobilité urbaine. Cette étude se concentre sur la micromobilité urbaine et le rôle des institutions financières dans ce secteur à São Paulo, Brésil, avec une attention particulière sur le cas de l'entreprise Tembici (Banque Itaú). La méthodologie adoptée dans cette étude comprend une revue bibliographique de publications scientifiques nationales et internationales, ainsi que des données primaires et secondaires, qualitatives et quantitatives, obtenues grâce à des travaux de terrain et des rapports. Nous cherchons à interpréter les impacts territoriaux des plateformes numériques discutées, en examinant les différentes utilisations du territoire et en analysant la manière dont cette entreprise s'insère dans le processus d'expansion des services de mobilité. Les résultats révèlent comment l'espace urbain, stimulé par l'utilisation de la technologie par des institutions financières, devient un marché lucratif, affectant directement la mobilité urbaine.

MOTS-CLÉS : mobilité urbaine ; financiarisation ; Banque Itaú ; São Paulo ; Brésil.



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

INTRODUÇÃO

Os grandes centros urbanos, inseridos cada vez mais em um contexto especulativo movido pelo capital imobiliário, sofreram um abrupto aumento demográfico na segunda metade do século passado. Esse fato condicionou as práticas de planejamento urbano e suas ferramentas para alterar o espaço citadino. Na procura por melhorias nos padrões de mobilidade urbana, o planejamento urbano busca aperfeiçoar a fluidez do trânsito das cidades, trabalhando também aspectos de sofisticadas condições ambientais e de organização no uso do território.

Diante disso, é possível observar a crescente discussão (MARQUES, 2014; ANDREIA, 2004) e elaboração de práticas voltadas ao trânsito nas áreas urbanas. A localidade central nos municípios se destaca por seu fluxo intenso de veículos e pessoas, o que demanda a adoção de medidas para facilitar e organizar essas movimentações. Nesse contexto, diferentes meios de transporte estão surgindo como alternativas para a mobilidade nas grandes metrópoles.

O contexto atual de avanço das técnicas e busca de padronização do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002), caracteriza a construção e ampliação da universalização das racionalidades hegemônicas nos territórios. As novas tecnologias de plataformas digitais a serviço do grande capital potencializam a aceleração nas relações de trocas e da hipercapilarização das finanças nas redes de pro-

dução e extração da mais-valia (CONTEL, 2006). Diante dessa situação, as regras de concessão dos serviços públicos passam a ser geridas através de contratos que estabelecem o princípio da hegemonização do controle de ações das práticas territoriais, uma vez que as concessões estão a serviço de grandes empresas que passam a exercer o monopólio e o controle em diversos municípios e sua organização do território. A informação é uma variável-chave inserida nesse processo de apropriação e extração do lucro advindo do controle desses territórios.

A financeirização, período que se destaca no fortalecimento de controle das finanças sobre os demais meios e formas de conduzir os processos produtivos, é o grande vetor de estruturas e reorganizações nos territórios nacionais. O neoliberalismo e suas formas políticas de desregulamentações das entidades e instituições estatais estão no cerne deste mesmo debate. Os contratos e suas operações ideológicas de concessão se formalizam em uma identidade de psicofera e tecnofera de modernização (SANTOS, 2002), na qual a capacidade de uso do território, destaca-se em sua concretização e favorece o controle por parte de grandes empresas no planejamento territorial dos municípios.

O novo momento de avanço técnico está inserido dentro de uma nova lógica de expansão do capital que se concretiza na apropriação de novos meios de investimentos espoliativos, sem-

pre na busca de localidades que lhe proporcionarão lucro. Grandes fundos financeiros institucionais, da era do capital fictício (instituído principalmente a partir da década de 1970), estão nessa arena espoliativa em busca de localidades para os investimentos de seu capital ocioso. Essa é a marca que retrata o interesse deste tipo de capital nas áreas de mobilidade, uma vez que tal serviço de utilidade pública demonstra-se favorável ao investimento e à extração de renda com facilidade e segurança. Os espaços públicos e as vias concessivas das formas de prestação de serviço dos entes privados ao Estado brasileiro explanam como a lógica do capital financeiro permeabiliza seus padrões normativos nas condições do planejamento do território nacional.

Um caso já observado é o da expansão do processo de financeirização dos estacionamentos rotativos e a atuação da empresa Estapar S.A., que já se destacou por sua frente de atuação em serviços ligados às novas práticas de mobilidade urbana. No processo analítico de levantamento de informações a respeito das empresas atuantes no segmento, a Estapar apresentou características do mercado financeiro e capitalização no sistema de investimento da Bolsa de Valores (B3). O aspecto encontrado neste tipo de serviço nos municípios, caracteriza a inserção do capital financeiro nos sistemas urbanos de planejamento, indicando um amplo campo de estudo e análise nas formas como os territórios municipais estão a ser usados

e planejados (MANOCCHIO, BARBERIO, GALLO, 2021).

Diante do contexto atual de forte inserção do capital financeiro no planejamento urbano e na mobilidade das cidades, emerge a necessidade de analisar novas formas de mobilidade. É nesse cenário que se destaca o conceito de micromobilidade urbana, que engloba modos de transporte individual, leves e elétricos, tais como patinetes e bicicletas, que podem ser usados para percorrer curtas distâncias dentro das cidades, facilitando a locomoção e reduzindo a dependência do carro. A micromobilidade urbana surge como uma alternativa viável e promissora para melhorar o fluxo nas cidades, diminuir a poluição e os congestionamentos. É necessário, contudo, um olhar crítico e atento para que a micromobilidade urbana seja implementada de forma coerente e justa e não contribua com a criação de novas formas de exclusão social.

Nosso objetivo consiste em discutir o conceito de micromobilidade urbana e a financeirização de parcela dessa micromobilidade no atual período, especialmente ao analisarmos o papel de instituições financeiras que atuam nesse setor em São Paulo (SP), considerando o papel da tecnologia nas questões associadas ao planejamento urbano a partir da empresa Tembici. A metodologia deste trabalho consiste no levantamento bibliográfico de produções científicas nacionais e internacionais, com o intuito de discutir os conceitos de mobilidade urbana, micromobilidade,



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

território usado e financeirização. Dessa forma, buscando analisar os sistemas de mobilidade urbana e seus descompassos em relação à organização espacial e os agentes de financeirização do território. Não obstante, utilizamos dados secundários de reportagem de jornais e revistas, qualitativos e quantitativos, e dados obtidos através de relatórios técnicos de associações e organizações (Aliança Bike, Observatório das Metrôpoles, ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) e de empresas que estão a investir nesse novo setor, buscando, assim, entender como essas ações estão afetando os processos de planejamento da mobilidade urbana.

O PLANEJAMENTO URBANO E MOBILIDADE NA ÁREA CENTRAL DAS CIDADES

De partida, vale sublinhar que a mobilidade urbana é um tema central nos debates contemporâneos (LERNER, 2013). Desafios relacionados ao deslocamento eficiente de pessoas, bens e serviços refletem o crescimento acelerado das cidades em um curto espaço de tempo em conjunto com o aumento da população urbana. Desse modo, é necessário discutir a busca por soluções sustentáveis, que viabilizem uma mobilidade com maior acessibilidade e segurança e com menos impactos ambientais.

Na visão de Vasconcellos *et al.* (2011), o início das transformações no setor da mobilidade urbana remonta aos anos 1960, momento em que o processo de

urbanização começou a incorporar veículos como automóveis e ônibus, diminuindo o uso do bonde e aumentando a utilização dos combustíveis fósseis. Segundo o autor, políticas de estímulos ao transporte individual em consonância com o encarecimento do transporte público agravaram os problemas de mobilidade urbana nas grandes cidades. Além dos problemas mais óbvios - como congestionamentos, maior número de acidentes e aumento da poluição -, tais medidas acarretam a exclusão social daqueles que não possuíam condição financeira de adquirir e manter um veículo particular.

A dinâmica urbana e os processos de mobilidade das pessoas estão inseridos nos princípios do planejamento urbano. Esta compreensão e entendimento de formas mais eficazes nos deslocamentos dos cidadãos, dimensiona-se através das novas estruturas urbanas dos meios de transporte ocorridos na década de 1960, sendo esta, consequência da urbanização e da acentuação do processo de movimentação das pessoas. O aumento excessivo dos meios de transportes particulares, resultado das grandes proporções de aquisição de automóveis nas últimas décadas, caracterizou um aumento significativo dos fluxos de carros nos espaços urbanos. A essa situação se atribui novas práticas de estudos a respeito das noções de mobilidade, do planejamento do trânsito e seus modelos de dinamização (MARQUES, 2014).

A formação dos grandes aglomerados urbanos tem sua origem

no processo das movimentações populacionais das áreas rurais para cidades, resultado da mecanização do campo e da Revolução Verde em meados da década de 1960 (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Esses eventos acarretaram o aumento da densidade demográfica nas áreas urbanas, caracterizando um adensamento populacional e a dinamização nos meios de transportes nas localidades centrais.

Na visão de Bergman e Rabi (2005), o conceito de mobilidade deve ser lido sob a ótica de que o transporte não é um fim em si mesmo, mas um sistema pelo qual a sociedade acessa os destinos desejados na cidade. Assim, o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas capaz de garantir os deslocamentos e que possui fortes interações com as demais políticas urbanas. (BERGMAN; RABI, 2005, p.10)

Considerando que a característica essencial de um sistema é a interação de suas partes e não as performances dos seus componentes tomadas em separado, um fator determinante na performance de todo o sistema é exatamente como as suas partes se encaixam, o que é diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema (MACÁRIO, 2003 *apud* BERGMAN; RABI, 2005, p.10).

Ao longo da década de 1970, ocorreu a consolidação do sistema rodoviário de transporte e o aumento do número de automóveis nas ruas das cidades. O planejamento urbano dos municípios metropolitanos nesse período aderiu à construção de radiais

e marginais para a dinamização do fluxo de veículos nas áreas centrais das cidades (NOBRE, 2010). O sistema viário de deslocamento toma corpo nessa nova composição do meio urbano, a área central recebe novas formas de estruturas de lazer e cultura e as ruas e avenidas são alargadas para uma melhor movimentação do fluxo veicular.

O surgimento de ferramentas normativas – no final do século XX e no início do século XXI – proporcionou o desenvolvimento de políticas urbanas e sociais na acessibilidade dos recursos de direito à cidade e as formas de utilização dos dispositivos públicos de transporte. A Constituição Federativa do Brasil de 1988 é um marco regulatório dos direitos sociais e na adequação das formas de uso e ocupação dos territórios municipais. A mobilidade urbana e o direito à moradia estão nos princípios de atuação desses marcos regulatórios, sendo que o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001 (Brasil, 2001) e a Lei da Mobilidade (Lei nº 12.587/2012), caracterizam o avanço no sentido de uma equalização nos recursos ofertados na organização da mobilidade das cidades (FAUSTINO, PROUNI, 2016).

O fluxo intenso de automóveis nos centros das cidades agrava o problema de deslocamentos das pessoas que circulam por estas localidades. A área central se destaca por ser o espaço de maior fluxo comercial e econômico, uma vez que estão presentes em sua estrutura as lojas de departamentos, bancos, comércio, ser-



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

viços, entre outras modalidades (MENDES, 2010). Diante disso, a categorização geográfica que se delimita como “centro” sofre influência de condicionantes especulativas e de valorização da terra de acordo com o interesse do capital, estes aportes estão nas margens transformativas de suas formas e funções, de acordo com o jogo da construção espacial da cidade (FIX, 2000, 2009; CARLOS; VOLOCHKO; ALVAREZ, 2015).

As discussões normativas do planejamento urbano passam a ser conduzidas por diferentes atores na disputa pela regência da mobilidade urbana e suas condições de efetivação para os meios de deslocamento nas cidades. Esses fatores passam a ser considerados na mobilidade, visando uma nova formatação para as problemáticas das áreas centrais dos municípios. Assim, a efetivação de novos recursos de transporte nos centros urbanos se torna pauta nas secretarias de organização do trânsito em diferentes municípios.

Dados apresentados no levantamento presente no *Mapa da motorização individual no Brasil – Relatório 2019* (2019) destacam o aumento do número de automóveis entre os anos de 2008 e 2018. No período analisado, o Brasil passou de 37,1 milhões para 65,7 milhões de automóveis individuais, sendo que 40% desse aumento ocorreu em dezessete regiões metropolitanas. A pesquisa indica que o número de veículos individuais está crescendo no Brasil; este fato, associado à falta de políticas públicas que não

incentivam o desenvolvimento e o melhoramento dos transportes públicos, fornecem o incentivo para o mercado consumidor de automóveis. Assim, raízes históricas de constituição desses meios de transporte permanecem inseridas no discurso que privilegia os veículos automotores individuais como propaganda de consumo.

O crescimento do fluxo de automóveis no Brasil vincula-se ao processo do aumento contínuo em incentivos governamentais no uso de veículos particulares. Diante de tal contexto, o fluxo automotivo passa a ter uma expansão significativa no país, proporcionando a criação de novas estratégias de planejamento para o deslocamento nas áreas urbanas dos municípios nacionais (ANDREA, 2004). Desta forma, o paradigma do planejamento urbano nacional muda seu formato de atuação, sendo necessário focar em novos projetos de mobilidade urbana para as cidades¹. 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).

1. Silva (2016) nos aponta que em muitas abordagens existe o equívoco de se tratar mobilidade como simples sinônimo de acessibilidade, no entanto, “embora ambos façam parte de uma mesma discussão sobre o deslocamento, referem-se a objetos distintos” (SILVA, 2016, p. 297).

As políticas econômicas de desenvolvimento territorial e social estão inseridas dentro da lógica da globalização e seu discurso apologético da modernização das diferentes estruturas dos fixos e fluxos (SANTOS, 2001). As cidades e os modos de planejamento, na década de 1990, ganham a peculiaridade dos formatos gerenciais. Essa caracterização na forma de projetar o espaço urbano destaca-se pela noção de parâmetros técnicos mercadológicos no ato de pensar a cidade. Os projetos de desenvolvimento estão pautados em práticas especulativas das áreas espaciais, em que visam ampliar sua porcentagem de investimentos em áreas favoráveis na manutenção do capital acumulado e maiores extração de lucros para seus níveis de investidores (MESTRE, 2009).

A formação de grandes aglomerações urbanas traz à tona o perfil de constituição das cidades corporativas (SANTOS, 2005). Os agentes hegemônicos do capital e suas formas especulativas de construção da cidade operam nas áreas de regulação e de uso do território urbano (FIX, 2000). O uso do território e as intencionalidades já incorporadas ao espaço geográfico por partes dos diferentes agentes hegemônicos caracterizam como o meio urbano e sua forma territorial está inserida dentro da lógica do capital. As cidades se tornam localidades de especulação e ação dos capitais ociosos, fruto do período de acumulação financeira, uma vez que as grandes instituições caracterizam os processos de

transformação do espaço geográfico de acordo com seu interesse. Esse jogo de interesses torna-se a marca de formação dos grandes centros comerciais que funcionam de acordo com a necessidade do capital e suas estruturas de instrumentos fluidos e acelerados (SANTOS, 2005).

A MOBILIDADE URBANA E OS NOVOS MEIOS TECNOLÓGICOS

A mobilidade urbana vem sendo discutida como política para melhorar a acessibilidade e a qualidade de vida dos moradores das cidades (BLANCO, BOSOER, 2022). O meio de transporte traz em sua essência o deslocamento diário na malha urbana, caracterizando sua importância como condicionante social do território. A mobilidade e sua adaptação às novas realidades de formação da cidade estão ligadas aos ciclos econômicos e apresentam uma reestruturação do espaço urbano. Esse processo trouxe uma nova dinâmica relacionada aos impactos sociais e ambientais, que causaram a alteração no deslocamento cotidiano pelos diferentes modos de circulação, gestão do transporte e do trânsito, acarretando novas configurações do tecido urbano e ao planejamento ligado à mobilidade.²

Machado e Piccinini (2018) lembram que a mobilidade é um problema crônico e estrutural das cidades. Apontam que ela pode ser considerada um motor do desenvolvimento, mas também seria a causa de externalidades negativas, que impactam dire-

2. A mobilidade urbana pode ser entendida "como resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano". Ela seria um atributo da cidade, já o transporte urbano seria os "serviços e modos de transportes utilizados nos deslocamentos dentro do espaço urbano" (BERGMAN; RABI, 2005, p.11).



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

tamente na economia, na cidade e na vida das pessoas e que, por isso, requer planejamento para se tentar prever os impactos causados nas cidades. (MACHADO; PICCININI, 2018, p. 86).

As relações do cotidiano e os diferentes formatos de deslocamento são os fatores que caracterizam a mobilidade urbana. O planejamento estatal, ao realizar o processo de organização do território, estrutura-se a partir da lógica do interesse de agentes hegemônicos do capital. Essa transformação enviesada do cotidiano vem aplicada na marca de grandes instituições (financeiras e não financeiras; públicas e privadas) que visam estabelecer suas lógicas de funcionamento para a padronização dos serviços citadinos. A comercialização da cidade, a partir do planejamento e das ações normativas que se dão, é viabilizada como um produto lucrativo (SANCHEZ, 2003).

A relação do processo de financeirização com os atuais desdobramentos da mobilidade urbana traz à tona o entendimento das operações de financiamento e despesas públicas, uma vez que a busca por suas principais dimensões espaciais (escalas, lugares, redes e territórios) tratam como sua lógica de espoliação e extração de lucro formam a cidade (KLINK; SOUZA, 2017). A mobilidade urbana está inserida nessas novas formas de usos do território, que os diferentes agentes que estão envolvidos na realização e ações de suas intencionalidades de uso do espaço condicionam seu processo de estruturação (GUTIERREZ, 2012).

O ato de analisar a atuação do Estado caracteriza o modo como a inserção do planejamento urbano vem sendo realizada. Gutierrez (2012) discute como a mobilidade urbana deve ser analisada como um fenômeno territorial que se constituiu como consequência histórica em diferentes situações do espaço-tempo. Essa colocação permite debater as concretizações do espaço urbano e como sua dinâmica de formação se caracteriza com a representatividade da funcionalidade produtiva que lhe é atribuída.

A estruturação da mobilidade está associada aos serviços de acessibilidade cidadina junto das intencionalidades do capitalismo e seus agentes, representando o modelo de acumulação em que o planejamento governamental tende a realizar suas funcionalidades, caracterizando-se num processo de embates e contradições (GUTIERREZ, 2012; CRUZ; FONSECA, 2018). A forma de realização e aplicação que será empregado na mobilidade caracterizará as diferentes formas de uso do território. O envolvimento dos diversos agentes coloca em questão a funcionalidade dos serviços ligados a estas práticas e como o debate inserido as suas teorizações estão no cerne da condição de acessibilidade à cidade.

Os deslocamentos no cotidiano 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 universida-

des 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; BOSOER, 2022). 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 geográfico.

Como forma de planejar a área central da cidade e obter um meio de extração de renda do solo urbano, as novas formas de mobilidade urbana estão inclusas na categorização das formas do planejamento urbano e suas funções técnicas de pensar o espaço geográfico. Essa circunstância coloca em pauta os processos de concessões e seus respectivos meios de obtenção de recursos dos municípios somados ao interesse do capital privado por estes serviços.

O Brasil, na década de 1990, foi inserido em processos de privatização e concessão de serviços públicos, abrindo para as entidades do mercado privado, serviços em diversos setores. Entendemos que, diante de tal fato, o capital hegemônico passa a gerir áreas municipais que se enquadravam por espaços de representação pública, uma vez que toda sua indução de planejamento e de organização está sob a medida de normatividades de empresas privadas. Tal

fato se enquadra na emersão do mercado financeiro e seu interesse em transporte nas cidades e nos seus centros urbanos. A discursiva de meios de transportes alternativos e de rápido deslocamento aparecem ligadas a situação destaque a meios de locomoção com veículos leves e que circulam a uma velocidade de até 25 km/h e são utilizados para viagens de até 10 km de distância. Esse fenômeno marca uma nova inserção da cidade nos discursos da modernização.

SOBRE A MICROMOBILIDADE URBANA

Martendal (2023) aponta que com a evolução tecnológica em curso estão surgindo diferentes alternativas para a mobilidade urbana. A partir da atuação de agentes não tradicionais, como *startups* e empresas de plataforma, que direcionam seus serviços com base no perfil dos clientes, observa-se o desenvolvimento de produtos e serviços mais flexíveis. Contudo, estes serviços são voltados para o uso individual e, conseqüentemente, são frágeis no intento de resolver problemas de âmbito coletivo.

A partir de uma visão prospectiva da ideia de mobilidade urbana, Quaresma, Fonseca e Burlamaqui (2022), destacam três tendências para o futuro da mobilidade nas cidades. A primeira tendência, denominada como jornada compartilhada, pode ser entendida como aquela em que o usuário possui acesso aos diversos modais de transportes públicos e compartilhados.



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

A segunda tendência, definida como *jornada high-tech*, se define pela inovação e adoção de soluções tecnológicas, corroborando com um discurso que coloca a tecnologia (e seu processo de evolução) como fator responsável por resolver os desafios presentes no campo da mobilidade urbana. Por fim, a terceira tendência exposta pelas autoras é intitulada de jornada ativa e pode ser definida como sendo aquela em que o usuário escolhe formas de transporte que priorizam uma locomoção ativa fisicamente (como bicicletas e patinetes).

Nos últimos anos, algumas cidades brasileiras, sobretudo cidades metropolitanas, presenciaram um aumento exponencial da oferta de bicicletas e patinetes elétricos compartilhados via aplicativo, assim como a abertura de novos editais para chamamento público visando a concessão de serviço de compartilhamento de bicicletas. Considerando os muitos problemas que tangem ao transporte no espaço urbano, estas novas formas de deslocamento se apresentam como alternativas práticas, flexíveis e sustentáveis para trajetos de curta e média distância.

Tendo em vista os problemas presentes no transporte público e os constantes congestionamentos nas grandes cidades, as bicicletas e patinetes foram (e continuam sendo) introduzidos ao público como uma solução possível à mobilidade urbana. Além da praticidade e flexibilidade apresentada por estas novas formas de locomoção, insere-se

nessa discussão a introdução da tecnologia, afinal, a contratação desses serviços, fornecidos por startups, se realiza por meio de aplicativos.

De modo geral, pode-se argumentar que a praticidade dessas novas modalidades de transporte consiste na simplificação dos processos de contratação e devolução do serviço.³ Ademais, a ausência de gastos com manutenção e reparos são fatores que os consumidores destas novas formas de mobilidade entendem como algo extremamente positivo.

Assim, é possível afirmar que estas novas formas de transporte individual se encaixam no conceito de micromobilidade urbana. Em resumo, a micromobilidade se refere ao deslocamento de veículos leves, utilizados para trajetos de até 10km de distância e com velocidade baixa (até 25km/h) ou moderada (até 45km/h). Se enquadram neste conceito veículos como patinetes, patinetes elétricos, bicicletas, skates e triciclos (ITDP, 2023). Vale pontuar ainda que, além de se apresentar como uma alternativa de desafogo ao trânsito saturado nas grandes cidades brasileiras, a ideia de micromobilidade tem impactos positivos no meio ambiente, reduzindo a emissão de gases poluentes e optando pela utilização dessas novas opções.

Considerada como opção mais sustentável para o transporte nos espaços urbanos de maior densidade populacional, a micromobilidade tem sido muito utilizada também pelo impacto ambiental

3. A simplificação destes processos se dá, sobretudo, porque a contratação, o pagamento e a devolução são efetivados totalmente dentro do aplicativo. O contratante deste serviço pode encontrar bicicletas e patinetes distribuídas em diversos pontos da cidade, desde que estes pontos estejam situados dentro de uma área limite estabelecida pelas empresas.

reduzido já que, afinal, emite menos gases poluentes do que veículos à combustão. Porém, ainda que estas novas possibilidades de mobilidade se apresentem de forma sustentável e disruptiva, também trazem novos problemas para a cidade, tais como: a ausência de um quadro regulatório bem definido sobre estas empresas e o estacionamento irregular de bicicletas e patinetes em pontos que bloqueiam a passagem de pedestres, além de intensificar problemas de acessibilidade.

Um ponto que merece destaque dentro desse debate é a inserção de agentes econômicos nesse cenário. Conforme buscaremos explicitar, diferentes instituições apresentam interesse em disputar esse mercado e investir nos serviços de mobilidade urbana. Ainda, o Banco Itaú S.A está inserido nessa nova segmentação de serviços e oferece uma opção diversificada de equipamentos associados à micromobilidade urbana.

A Bike Itaú se caracteriza como um projeto de oferecimento de bicicletas elétricas e bicicletas convencionais para o deslocamento cotidiano operado pela empresa Tembici e patrocinado pelo Banco Itaú S.A.). Conforme informações disponibilizadas como “Termos de uso, condições gerais e política de privacidade”, atualmente, o Sistema Tembici é operado pela empresa M1 Transportes Sustentáveis LTDA., pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rua José Bento, nº 314, Bairro Cambuci, São Paulo (SP); e nos municípios de Recife (PE), Rio de Janeiro

(RJ), Porto Alegre (RS) e Salvador (BA) por M2 Soluções em Engenharia LTDA., com sede na Avenida Paulista, 2439, 5º andar, Bela Vista, São Paulo (SP), sendo ambas empresas pertencentes ao Grupo Tembici, tendo o ITAÚ UNIBANCO S.A., com sede em São Paulo (SP) como patrocinador de todos os projetos Bike Itaú (TEMBICI, 2023).

A Tembici surgiu como startup a partir da ideia de se colocar bicicletas compartilhadas dentro da Universidade de São Paulo. No início, os trabalhos oferecidos pela startup focaram em projetos da iniciativa privada, em condomínios comerciais e residenciais. Porém, no ano de 2011, a empresa contou com aportes de investimentos externos em seus projetos, uma vez que as instituições interessadas buscavam a aceleração e a expansão deste tipo de serviço para demais áreas urbanas. O Banco Itaú se destacou como um grande investidor nesse momento de aquisição da startup e seu investimento reverberou na aquisição da empresa e seu dimensionamento para demais áreas metropolitanas. Em 2017, após adquirir a Samba Transporte Sustentável, uma empresa concorrente de maior dimensionamento no funcionamento, a Bike Itaú ganhou visibilidade e passou a gerenciar os principais projetos de bicicletas compartilhadas do Brasil.

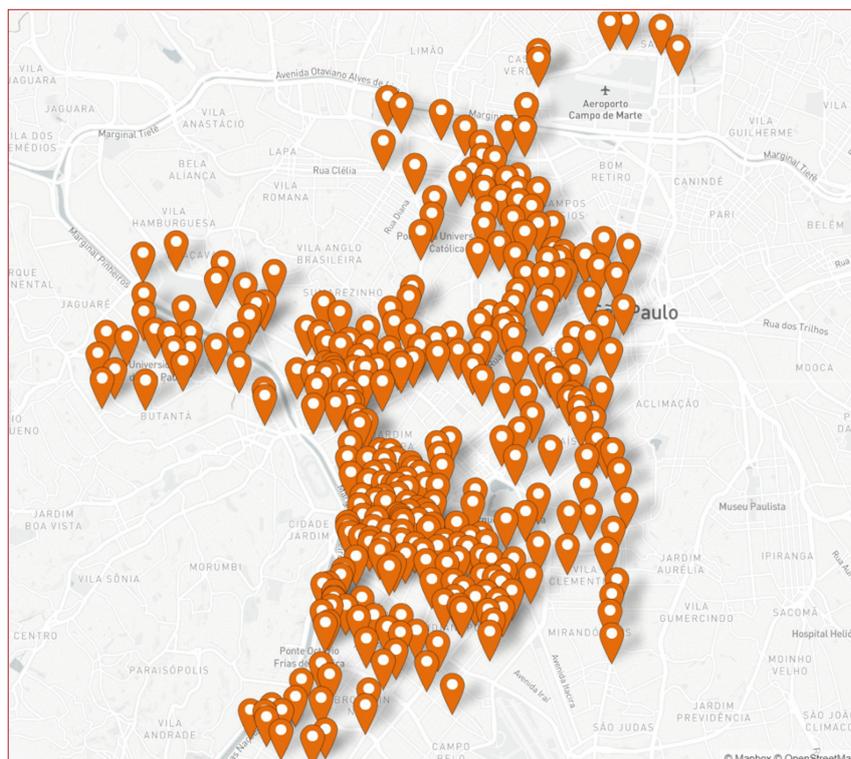
Atualmente, a Bike Itaú conta com 2,6 mil bicicletas e 500 bicicletas elétricas na cidade de São Paulo, e busca aumentar a sua quantidade de veículos nos próximos anos (figura 1).



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

Figura 1. Localização de estações da Bike Itaú em São Paulo (SP)



Fonte: <https://bikeitau.com.br/sao-paulo/>. (Acesso em 18 de jul. 2023).

O site da empresa remete a uma modernização do transporte e um viés alternativo em relação ao trânsito das grandes cidades. As formas de pagamentos estão associadas aos celulares smartphones e seus aplicativos, fornecendo um processo de aceleração na relação de troca e pagamento de solicitação do serviço. O aplicativo para o aluguel de bicicletas pode ser utilizado no Brasil e em outros países da América do Sul (Chile, Colômbia e Argentina). As capitais brasileiras são as localidades de concentração do serviço, sendo elas: São Paulo, Recife, Brasília, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Salvador.

Nos últimos 4 anos as empresas relacionadas ao transporte de micromobilidade urbana vem investindo de forma pesada nesse tipo de empreendedorismo. A

Tembici, empresa de bicicletas do Banco Itaú, recebeu no ano de 2020 um investimento de US\$ 47 milhões para o aprimoramento de seu serviço no Brasil (BRIGATTO, 2023). A realização desse evento esteve associada às empresas Valor Capital Group e a gestora Redpoint Ventures, com participação da International Finance Corporation (IFC) e da Joá Investimentos. No ano de 2022, a expansão do aluguel de bicicletas apareceu novamente nos sites de notícia, uma vez que foi destacado a modernização deste tipo de serviço nos espaços centrais da cidade de São Paulo e sua utilidade para pessoas percorrem espaços como nas regiões de Pinheiros e da Faria Lima. Ainda em 2022 a Tembici anunciou a renovação do contrato de patrocínio com o Banco Itaú, cuja parceria teve início em 2012,

Figura 2. Serviço de aluguel de bicicletas da Bike Itaú no centro de São Paulo (SP)



Fonte: Autores, 2023.

sendo que o novo contrato prevê a parceria por mais uma década. A renovação do contrato prevê que o banco continue a atuar como patrocinador do modal de compartilhamento, custeando os serviços de manutenção das bicicletas e das estações físicas (GUERRA, 2022).

Sobre a Valor Capital Group, uma das investidoras dos US\$ 47 milhões no ano de 2020, cabe mencionar que se trata de uma empresa de venture capi-

tal (investimentos de capital de risco) - classificação que também se aplica à Redpoint Ventures -, que tem como foco empresas tecnológicas que atuam em território brasileiro. Na visão da Valor, o ecossistema tecnológico do Brasil apresentou uma curva de crescimento exponencial, que se apoiou, sobretudo, no crescimento da classe média e da ainda incipiente digitalização entre as indústrias. Fator este que, segundo a empresa, cria

GEOGRAFARES

Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

inúmeras boas oportunidades de investimento no setor tecnológico (MEDEIROS, 2020). Deste modo, mesmo com todos os problemas econômicos e políticos que o país atravessou na última década, os fatores destacados pela Valor Capital Group qualificaram o Brasil como um cenário de investimento interessante para os objetivos da empresa.

Diante desse cenário, vale evidenciar que a Valor Capital Group, que aportou os quase US\$50 milhões para o desenvolvimento na TemBici é uma empresa que direciona seus investimentos no mercado tecnológico. Assim, ainda que as bicicletas e patinetes sejam instrumentos voltados para a micromobilidade urbana, a empresa do Banco Itaú capta investimentos de fundos e empresas voltados ao setor tecnológico, fato que explicita a complexidade desse novo modelo de mobilidade financeirizada, que aproxima agentes de diferentes setores na lógica de planejamento urbano.

Dito isso, cabe apresentar, mesmo que de forma resumida, a trajetória do banco Itaú. A formação do banco Itaú caminha pelo processo de estruturação enquanto instituição de associação e funcionalização do capital financeiro. Criado em 1943, teve origem a partir do Banco Central de Crédito, iniciando seu funcionamento em 1945. Ao longo dos anos realizou algumas aquisições e incorporações, em 1973 o banco começou a denominar-se como Banco Itaú S.A. A década de 1990 foi marcada pelo processo de privatização dos bancos estatais, possibilitando que o Itaú

adquirisse bancos de diversos estados brasileiros (Banco do Estado do Rio de Janeiro S.A - Banerj (1997), o Bemge - Banco do Estado de Minas Gerais S.A (1998), o Banestado - Banco do Estado do Paraná S.A. (2000) e o BEG - Banco do Estado de Goiás S.A. (2001)). Essa condição favoreceu a sua expansão e crescimento enquanto instituição financeira na América Latina, uma vez que posteriormente a essa situação, ocorreu a sua inserção na bolsa de valores de Nova York no ano de 2006, fato que lhe rendeu a denominação de maior banco privado do Brasil, e uma das maiores instituições financeiras da América Latina.

O desenvolvimento de atividades ligadas às práticas ambientais e de governança corporativa caracterizou as ações do Banco Itaú no projeto de bicicletas e bicicletas elétricas nas cidades selecionadas. Esse fator foi primordial para a alocação e disponibilidade de serviço empresarial no setor de mobilidade urbana. O modelo alternativo de transportes realizados por ciclistas está dentro das pautas da empresa e suas políticas de ESG (Governança ambiental, Social e Corporativa, termos já traduzidos para o português) para o trabalho de planejamento de amenização de riscos ambientais. Essa política ambiental está incluída nas formas de apresentação e argumentação da relativa importância do projeto TemBici.

A fase financeira do capital engloba esses novos discursos de adaptação e estruturação que sua atuação ocorrerá. Os meios cícli-

cos de espoliação e expropriação entornam como a superação ou minimização das crises são retomadas a cada momento que a acumulação de capital se subverte em grandes contingentes de monopólios e oligopólios. Essa perambulação está destacada nos novos conceitos de aquisição e fusão que grandes agentes hegemônicos realizam nas esferas dos diferentes serviços solicitados.

Na capital paulista o serviço de aluguel de bicicletas está disponível em 320 estações e os planos de aluguel (conforme informações de maio de 2023) se dividem em quatro categorias: Avulso, Lazer, Básico Mensal e Básico Anual. O que chama atenção nestes planos são os critérios para o aluguel das bicicletas. Em todos os planos há uma limitação de quantidade de viagens no período contratado, uma limitação de tempo no período contratado (com valor adicional cobrado no caso de o tempo ser ultrapassado) e um valor adicional pela opção da bicicleta elétrica. A título de exemplo, o plano Básico Mensal tem o valor de R\$ 37,90 para se pedalar, por dia, quatro viagens de até 45 minutos. No caso deste tempo ser ultrapassado, há o adicional de R\$ 4,90 para cada 30 minutos extras; outrossim, se a opção for a escolha pela bicicleta elétrica, há um adicional de R\$ 3,50 para cada 15 minutos de uso - os valores são referentes ao mês e maio de 2023 (BIKE ITAU, 2023).

O serviço de aluguel de bicicletas tem sido utilizado frequentemente por trabalhadores de entrega por aplicativo. Um estudo realizado em 2019 pela Associa-

ção Brasileira do Setor de Bicycletas - Aliança Bike apontou a precarização daqueles que optam pelo aluguel das bicicletas para conseguirem realizar as entregas. A pesquisa da Associação mostra que além daqueles que possuem bicicletas próprias, há um conjunto de entregadores que utilizam os serviços de aluguel de bicicletas como alternativa por não portar uma bicicleta no momento. Na ocasião, o estudo da Associação entrevistou 38 trabalhadores (que estavam bicicletas compartilhadas no momento do uso ou aguardando chamado ao lado de estações do sistema de aluguel Itaú) e as respostas às questões levantadas pela pesquisa indicaram que “(...) em resposta múltipla sobre as motivações para usar a bicicleta compartilhada, o principal motivo foi “É mais barato que comprar e manter bicicleta própria” (21 de 67 menções), seguido de “Ainda não tem dinheiro para ter bicicleta própria” (18), “Tem medo que a bicicleta seja roubada” (14) (...)” (ALIANÇA BIKE, 2019, p. 13). Reportagem do Jornal El País sobre a precarização do trabalho dos entregadores por aplicativo que utilizam bicicletas, apontou que “o serviço de entrega com bicicleta é uma espécie de porta de entrada para o mundo do delivery” (ALESSI, 2019, n.p) e que um dos entraves é a necessidade de efetuar a troca das bicicletas conforme os planos de aluguel adquiridos, conforme reportagem de Alessi (2019, n.p), tal situação “pode fazer com que o entregador perca trabalho enquanto devolve uma e pega a outra”.



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

A (re)funcionalização econômica de caráter neoliberal produziu a expansão de plataformas digitais ligadas ao mercado e a ampliação difundida de novos meios de exploração social nas vias trabalhistas. O termo capitalismo de plataforma foi criado através do centro do debate das plataformas digitais e seu fenômeno de expansão nas expressões de formas dominantes na sociedade, ligados à sua grande capacidade de adaptação. Esse fenômeno é a base de entendimento que coloca em pauta a financeirização da mobilidade urbana e os novos modelos de organização trabalhistas dos entregadores das plataformas digitais⁴.

Essas novas corporações que se apoiam em plataformas de aplicativos de celulares caracterizam na atualidade novas formas de organização das relações socioespaciais. Tozi (2021) intitula que esse novo padrão de formatação do capitalismo se denomina como capitalismo de plataforma, uma vez que os fenômenos de ação global adentram a uma lógica de organização espacial voltada para as empresas transnacionais e seus interesses na extração do lucro. Esse fenômeno conceitua os novos padrões para a divisão internacional do trabalho, que cada vez mais opta por um motor único de extração de uma mais-valia e uso de tecnologias. O aluguel de bicicletas e os entregadores de aplicativos de plataforma se condicionam nessa relação das receitas de trabalho digital, visto que as duas situações estão a se

cruzar nas linhas multissetoriais de não atuação em um ramo ou setor específico desse modelo de acumulação do capital. Essas distintas frentes com alta capacidade de flexibilização, se alteram diariamente a partir da criação de tecnologias que permitem a intercomunicação entre os setores econômicos tradicionais e os objetos técnicos telemáticos nos processos de desenvolvimento das novas relações trabalhistas (TOZI, 2021).

A precarização do trabalho ligada diretamente a uberização das profissões se conecta a um outro setor do capital digitalizado, formando as identidades de atuação e modelação espacial para a mobilidade. A junção de bicicletas de aluguel e o trabalho de entregadores de plataformas digitais demonstram como o capitalismo tem transformado a lógica de organização espacial em um objeto reificado para o mercado de ações. A diversidade das relações que se estruturam em um desenvolvimento capitalista desigual, combina nas mais distintas composições da classe trabalhadora e a prestação de serviços em condições de precariedade. A pesquisa realizada pela PNADC/IBGE, 3º trimestre de 2022, apontou que no Brasil 30.983 pessoas trabalham com entregas utilizando-se de veículos de micromobilidade - Bicicletas e bicicletas elétricas (ESTEVEZ, PHINTENER, 2023).

A precarização do trabalho e a segregação socioespacial da mobilidade de plataforma se combinam no discurso da modernização espacial e trabalhista do

4. *Sobre o conceito, ver Oliveira, Santos, Rocha (2020).*

engajamento social. As marcas do ideal da sustentabilidade que se associa ao ditame ambiental de diminuição da poluição, com a prerrogativa de uma nova forma de conquistar renda, fazem da amostragem mediática a propulsão para a liberalização de uma organização espaço-territorial de princípio gestão neoliberal. A situação de aluguel de bicicletas e o trabalhador ocioso no mercado de trabalho combinam na atuação do avanço para as grandes empresas ligadas a monopólios financeiros do capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do que foi exposto, nota-se que o planejamento da mobilidade urbana vem sofrendo com as investidas do mercado financeiro e de seus agentes. É cada vez mais comum que instituições bancárias e financeiras estejam presentes em ações que outrora diziam respeito aos agentes de planejamento. Este processo evidencia a existência de um amplo campo de estudo e análise crítica no modo como os municípios estão sendo planejados e, concomitantemente, indicam uma perda de autonomia por parte do poder público.

Conforme destacado em seções anteriores, o conceito de micromobilidade urbana surge como uma alternativa individual para diversos problemas de mobilidade nas grandes cidades. Englobando meios de transporte leves, e muitas vezes elétricos, como patinetes e bicicletas, a micromobilidade se apresenta como uma alternativa susten-

tável para trajetos de curta distância. A recente popularização desse conceito está intimamente ligada aos signos do mercado de ações e seus investidores, colocando em pauta o debate de como o planejamento urbano tem atraído a atenção dos diferentes agentes financeirizados.

Dentro desse cenário, pode-se inferir que a dinâmica social de uso e ocupação do solo urbano está se transformando em mercadoria de acordo com interesse do capital e sua extração de lucro, amparado no uso da tecnologia. Essa condição acarreta novas dinâmicas da mobilidade urbana, rompendo com o dever social do transporte e acesso à cidade, instituindo métodos do mercado financeiro dentro da lógica dos deslocamentos urbanos. Além disso, nota-se como a entrada dos agentes financeirizados no setor supracitado tem impactado em diversas dinâmicas do urbano, que vão de discussões referentes ao trânsito até questões referentes aos aspectos trabalhistas, que envolvem, por exemplo, entregadores e motoristas de aplicativo.

Como exemplo empírico das discussões teóricas apreendidas destacamos o caso da Tembici. Esta empresa, que pertence ao banco Itaú e recebeu rodadas de investimentos internacionais, ilustra a forma como os agentes financeiros estão ampliando seu alcance de atuação em diferentes frentes dentro dos municípios. A popularização desse fenômeno, amparado no desenvolvimento tecnológico e capilarização da internet, traz à tona a intensifi-



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

cação nos processos de segregação socioespacial, dada a escala limitada de uso das bicicletas e patinetes (definidas estritamente por lógicas da empresa). Ainda, vale ressaltar que este fenômeno impacta direta e indiretamente na precarização do trabalho, posto que muitos entregadores se veem dependentes e “empregados” de uma ou mais plataformas (como por exemplo a plataforma de aluguel das bicicletas e de entregas). Conseqüentemente, os entregadores se veem ainda mais dependentes dessa nova

lógica predatória, própria do capitalismo de plataformas.

Finalmente, buscamos contribuir com o debate acerca do entendimento das novas relações de mobilidade, das quais a presença e as contradições são cada vez mais visíveis no espaço urbano. Assim, a compreensão desse fenômeno de inserção do mercado financeiro e seus agentes proporciona novos paradigmas para a realização do planejamento do espaço urbano, que alteram seu aspecto social das mais diversas formas. ●

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem à FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo e ao CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, pelo financiamento de partes desta pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALESSI, G. Jornada maior que 24 horas e um salário menor que o mínimo, a vida dos ciclistas de aplicativo em SP. *Jornal El País*, 2019, n.p. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/06/politica/1565115205_330204.html. Acesso em: 31 maio. 2023.

ALIANÇA BIKE - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas. *Pesquisa de Perfil dos Entregadores Ciclistas de Aplicativo*. São Paulo [s.n.], 2019. Disponível em: https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio_s2.pdf. Acesso em 31 maio. 2023.

ANDREA, C. O. *Estatuto da Cidade e os Planejamentos de Transporte e de Circulação*. Dissertação (Mestrado). Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2004.

BERGMAN, L.; RABI, N. I. A. *Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada*. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

BIKE ITAÚ. *Aluguel de bicicleta em São Paulo*. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/sao-paulo/>. Acesso em 07 jun. 2023.

BLANCO, J.; BOSOER, L. Movilidad y segregación socioespacial: el caso de las trabajadoras del servicio doméstico en la región metropolitana de buenos aires (RMBA). In: LOPEZ, S. G.; THEIS, I. V(Org). *Iberoamérica ante los nuevos retos de la geopolítica mundial: territorios en disputa, resistências y organización, de la esperanza a escala urbana y regional*. Florianópolis: Nave editora, 2022, p. 200-222.

BRIGATTO, G. Tembici, das bicicletas do Itaú, recebe aporte de R\$ 47 milhões. *Valor Econômico*, 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/06/03/tembici-das-bicicletas-do-ita-recebe-aporte-de-r-us-47-milhes.ghtml>. Acesso em 22 mar. 2023.

CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (orgs.). *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto, 2015.

CARVALHO, C. H. R. *Desafios da mobilidade urbana*. Texto para discussão IPEA. Brasília: Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf. Acesso em 14 de jul. 2023.

CONTEL, F. B. *Território e finanças: técnicas, normas e*



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

topologias bancárias no Brasil. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CRUZ, M. F.; FONSECA, F. C. P. Vetores em contradição: planejamento da mobilidade urbana, uso do solo e dinâmicas do capitalismo contemporâneo. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 20, n. 42, pp. 553-576, maio/ago 2018.

ESTEVES, A. A.; PHINTENER, M. Proletários ao pedal: entregadores na bicicleta e no triciclo em estabelecimentos comerciais e em plataformas digitais. *A Terra É Redonda*, São Paulo, v. [s.n.], n. [s.n.], 2023. Disponível em: <https://aterraeredonda.com.br/proletarios-ao-pedal/>. Acesso em 07 jun. 2023.

FAUSTINO, R. B.; PRONI, M. W. Avanços e limites da política de desenvolvimento urbano no Brasil (2001-2014). *Planejamento e Políticas Públicas*, v. 46, p. 181-215, 2016.

FIX, M. A. “fórmula mágica” da parceria público-privada - Operações Urbanas em São Paulo. *Cadernos de Urbanismo*. Rio de Janeiro, ano 1, n. 3, 2000.

FIX, M. Uma ponte para a especulação: a arte da renda na montagem de uma “cidade global”. *Caderno CRH (UFBA)*, v. 22, p. 41-64, 2009.

GUERRA, G. Tembici renova contrato com Itaú e bicicletas vão continuar ‘laranjinhas’. *Estadão*, 2022. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/link/inovacao/tembici-renova-contrato-com-itaue-bicicletas-vaoo-continuar-laranjinhas/>. Acesso em 22 mar. 2023.

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

ITDP. *Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento*, 2023. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/>. Acesso em 15 jun. 2023.

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, p. 379-406, maio/ago, 2017.

LERNER, J. Mobilidade sustentável para um Brasil competitivo. *Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano – Coletânea de artigos*. Brasília, 2013.

MACHADO, L.; PICCININI, L. S. Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. *Urbe - Rev. Bras. Gest. Urbana*, 10 (1), 2018.

MANOCCHIO, F. G. S.; BARBERIO, L. G.; GALLO, F. Estacionamentos rotativos, expansão dos serviços financeiros e fintechs: ação da empresa Estapar e novos usos do território. *GeoTextos*, vol. 17, n. 2, p. 65-88, dezembro, 2021.

MARQUES, D. R. *Planejamento de transportes como princípio fundamental do planejamento urbano*. Trabalho de conclusão de curso (Graduação). Curso de Engenharia Civil, UniCEUB - Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2014.

MARTENDAL, H. R. *Sistemas de transportes inteligentes e sua relação com a mobilidade urbana sustentável: proposta de framework para cidades brasileiras*. 2023. 135 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2023.

MEDEIROS, H. Tembici recebe aporte de U\$47 milhões e investirá em bikes elétricas. *Mobiletime*, 2020. Disponível em : <https://www.mobiletime.com.br/noticias/03/06/2020/tembici-recebe-aporte-de-us-47-milhoes-e-investira-em-bikes-eletricas/>. Acesso em 15 jun. 2023.

MENDES, F. B. *Praças de estacionamento como estratégia para melhoria no tráfego de áreas centrais*. Dissertação (Mestrado). Curso de Engenharia Civil, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

MESTRE, A. P. *Os usos do território e as políticas urbanas: O jardim campo belo no processo de fragmentação da cidade de Campinas*. Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia do Instituto de Geociências, Universidade de Campinas, Campinas, 2009.

NETO, V. C. L.; GALINDO, E. P. *Planos de Mobilidade Urbana: Instrumento efetivo da política pública de mobilidade urbana? Texto para discussão IPEA*. Brasília: Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5274/1/td_2115.pdf. Acesso em 14 de jul. 2023.



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709

NOBRE, E. A. C. A atuação do poder público na construção da Cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. *In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, 11, 2010, Vitória. *Anais... XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Vitória: UFES, 2010. p. 1-15.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *Mapa da motorização individual no Brasil – Relatório 2019*. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2019. Disponível em: https://www.observatoriodasmetrosoles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_moto2019v2.pdf. Acesso em 07 jun. 2023.

OLIVEIRA, M. C. S.; SANTOS, T. C. S.; ROCHA, W. S. Os entregadores das plataformas digitais: controvérsias judiciais, autonomia, dependência e controle. *Direito. UnB – Revista de Direito da Universidade de Brasília*, v. 4, n. 2, p. 63-84, 2020.

QUARESMA, M.; FONSECA, B.; BURLAMAQUI, M. Jornadas futuras para a mobilidade urbana em cidades inteligentes. *In: 18º ERGODESIGN & USIHC, 2022, Campinas Grande. Anais... Campina Grande, 2022*, p. 1-14.

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. *Da Totalidade ao Lugar*. São Paulo: EDUSP, 2005.

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

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Record, Rio de Janeiro, 2001.

SILVA, A. Mobilidade urbana e equidade social: possibilidades a partir das recentes políticas de transporte público na Metrópole do Rio de Janeiro. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)*, n.º 10, 2016.

TEMBICI. *Termos de Uso*, 2023. Disponível em: <https://tembicihelp.zendesk.com/hc/pt-br/articles/4419807266452-Termos-de-uso>. Acesso 15 jun. 2023.

TOZI, F.; DUARTE, L. R.; CASTANHEIRA, G. R. Trabalho precário, espaço precário: as plataformas digitais de transporte e

os circuitos da economia urbana no Brasil. *Ar@cne*, Vol. XXV, n. 252, p. 2-19, mar. de 2021.

VASCONCELLOS, E. A. de C.; PEREIRA, C. H. R. de;
MORAES, R. H. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília:
Textos para discussão Cepal-Ipea, n. 34, 2011. Disponível em:
<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1373>. Acesso em 14
jul. 2023.



Revista do Programa de
Pós-Graduação em Geografia e
do Departamento de Geografia
da UFES

Volume 3, n. 37
Julho-Dezembro, 2023
ISSN: 2175-3709