



# CRISE DO CAPITAL INFRAESTRUTURAL E A INSERÇÃO DOS FUNDOS DE INVESTIMENTO NO SEGMENTO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Bruno Moreira Riani Costa <sup>1</sup>  
Fernando Guilherme Silveira Manocchio <sup>2</sup>  
João Paulo Rosalin <sup>3</sup>

## RESUMO

Em termos gerais, o presente trabalho procura tratar sobre a importância da dimensão política no delineamento da dinâmica espacial. Para tanto, procura indicar como o Estado e as disputas entre classes sociais e frações de classe potencialmente implicam em novos usos do território. Neste sentido, é resgatada aqui uma breve sugestão teórica de compreensão acerca do Estado e as disputas envolvendo suas ações, o que fazemos partindo de uma leitura emprestada da ciência política crítica. Em seguida, e como base empírica, tratamos brevemente sobre como disputas ocorridas a nível nacional no Brasil ao longo da última década tiveram como efeito colateral um rearranjo do segmento de concessões rodoviárias: novos agentes (fundos de investimento) tiveram sua participação aumentada no setor frente à decadência dos agentes tradicionais (grandes construtoras nacionais). Sendo assim, há uma nova tendência no setor em tela, o que não resta sem consequências para pensarmos a dinâmica territorial envolvendo estes objetos geográficos (as rodovias concessionadas). Dentro deste quadro, reforçamos nosso entendimento sobre que há um impacto da dimensão política da realidade social sobre as dinâmicas do espaço geográfico e de uso do território.

**Palavras-chave:** Usos do território, Estado, Lava Jato, Concessões rodoviárias, Fundos de investimento.

## RESUMEN

En general, este trabajo busca abordar la importancia de la dimensión política en la dinámica espacial. Por tanto, busca indicar cómo el Estado y las disputas entre clases sociales y fracciones de clase implican potencialmente nuevos usos del territorio. En este sentido, se rescata aquí una breve descripción teórica del entendimiento sobre el Estado y las disputas que envuelven su actuación, a partir de una lectura de la ciencia política crítica. Luego, y como base empírica, abordamos cómo las disputas ocurridas a nivel nacional en Brasil durante la última década tuvieron como efecto colateral un reordenamiento del segmento de concesiones viales: nuevos agentes (fondos de inversión) vieron incrementada su participación en el sector frente a la decadencia de los agentes tradicionales (grandes constructoras nacionales). Así, hay una nueva

---

<sup>1</sup> Mestrando do PPGG – UNESP – Rio Claro, [bruno.riani@unesp.br](mailto:bruno.riani@unesp.br);

<sup>2</sup> Mestrando do PPGG – UNESP – Rio Claro, [fernando.manocchio@unesp.br](mailto:fernando.manocchio@unesp.br);

<sup>3</sup> Doutorando do PPGG – UNESP – Rio Claro, [joao.rosalin@unesp.br](mailto:joao.rosalin@unesp.br);

Membros do Laboratório de Investigações Geográficas sobre os Usos do Território (LUTe) da UNESP – Rio Claro.



tendencia en el sector en cuestión, que no deja de tener consecuencias para que pensemos en las dinámicas territoriales que involucran a estos objetos geográficos (autopistas concesionadas). En este marco, reforzamos nuestra comprensión de que existe un impacto pertinente de la dimensión política de la realidad social sobre la dinámica del espacio geográfico y el uso del territorio.

**Palabras clave:** Uso del território, Estado, Operación Lava Jato, Concesiones viales, Fondos de inversión.

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho se propõe a analisar o aumento da participação dos fundos de investimento no segmento das concessões rodoviárias em sua dimensão política. Neste sentido, se insere na esteira de outros trabalhos, nos quais buscou-se indicar como a ação dos referidos agentes financeiros no segmento implica em novos usos corporativos do território alinhados à financeirização (COSTA; GALLO, 2020). Dentro deste quadro, sustenta-se aqui que disputas políticas entre frações de classe na última década tiveram por consequência a instauração de um ambiente mais favorável à inserção dos fundos de investimento no referido segmento.

Isto por duas razões principais: em primeiro lugar, a operação Lava Jato, cujos desdobramentos são entendidos aqui como reflexo de disputas políticas, implica diretamente em enfraquecimento dos representantes do capital infraestrutural nacional, as grandes empresas de construção pesada, abrindo margem para a penetração de outros agentes em setores antes oligopolizados por aquelas. Em segundo lugar, o realinhamento político resultante das referidas disputas implica em uma mudança na política econômica, tornada mais comprometida com o papel dos investidores institucionais no financiamento à infraestrutura.

Ao longo da argumentação, emprega-se uma conceitualização de inspiração *poulantziana* para tratar sobre o Estado capitalista. Como base empírica, são descritos casos de enfraquecimento, derivados dos desdobramentos da Lava Jato, de grandes construtoras nacionais atuantes no ramo, em contraste com a ascensão dos fundos no segmento. Partindo destes pontos, foi possível indicar que os fundos de investimento têm crescido no segmento das concessões rodoviárias frente ao enfraquecimento dos agentes tradicionalmente atuantes no setor, movimento que guarda consigo uma importante dimensão política, sobre a qual pretende-se aqui tratar.



Vale dizer que o presente trabalho, apresentado no XIV ENANPEGE, corresponde a uma versão sintética – e com certa variação de ênfase – de argumentos e resultados apresentados com mais profundidade em artigo atualmente no prelo (COSTA; MANOCCHIO; GALLO, 2021)

## **METODOLOGIA**

A metodologia deste trabalho consistiu, basicamente em: a) revisão bibliográfica, na tradição crítica, sobre a dinâmica do Estado capitalista (POULANTZAS, 2009; 2019), buscando incorporá-la a um esquema interpretativo que enfatize sua relação com a *estrutura espacial* (SANTOS, 2008); b) levantamento de dados disponibilizados pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) e pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) para análise da dinâmica do segmento de concessões rodoviárias no estado de São Paulo, e; c) levantamento e sistematização de dados secundários (obtidos mediante pesquisa em publicações de jornais e revistas que tradicionalmente cobrem o segmento) sobre as transações e aquisições envolvendo as concessões rodoviárias paulistas.

## **REFERENCIAL TEÓRICO**

Tratamos o Estado (enquanto conjunto de *instituições*) como um *elemento do espaço* (SANTOS, 2008), portanto dotado de uma estrutura interna e em sempre dinâmica relação com os demais elementos do espaço<sup>4</sup>: é desta interrelação generalizada entre todos os seus elementos que o espaço se conforma enquanto totalidade em movimento (SANTOS, 2008). Isto posto, para tratar sobre a dinâmica do Estado capitalista recorreremos principalmente ao arcabouço teórico legado por Poulantzas (2019; 2009) e aos continuadores de sua obra.

Parte-se da percepção de que o Estado capitalista não é neutro. Antes, por sua própria *estrutura jurídico-política*, atua no sentido de assegurar a reprodução da ordem capitalista (POULANTZAS, 2019). Isso por dois aspectos principais gravados em sua

---

<sup>4</sup> As *firmas* (os agentes econômicos) *homens*, o *meio ambiente natural* (primeira natureza) e o *meio ambiente construído* (segunda natureza) seriam os outros elementos do espaço (SANTOS, 2008).



estrutura, que também diferenciam o Estado capitalista de outras formas de Estado correspondentes a outros modos de produção. São eles: o *burocratismo* (a forma como se organiza a burocracia estatal sob o capitalismo) e o *direito burguês* (que trata como iguais os desiguais, obscurecendo as relações sociais de produção e contribuindo para desintegrar a identidade de classe dos agentes do processo produtivo) (SAES, 1998; BOITO JR., 2019). Assim é “que a própria lógica estrutural do Estado atende à reprodução contínua das relações capitalista” (MASCARO, 2013, p. 46). Destaca-se, portanto, o fato de que o Estado não é um mediador neutro, mas desde sua própria estrutura orientado para cumprir um papel ideológico fundamental na manutenção das relações sociais capitalistas.

Entretanto, enquanto a *forma* do Estado capitalista — sua lógica estrutural, como colocado — é fixa e não varia conforme quem o comanda em dado momento, o seu *conteúdo*, por outro lado, está sempre em disputa. Conforme argumenta Jessop (2007, p. 34) o exercício do poder de Estado é “um produto contingente de um balanceamento cambiante de forças políticas localizadas dentro e para além do Estado”, sendo tal balanceamento “condicionado pelas estruturas institucionais e procedimentos específicos do aparato de Estado tal qual enraizado no sistema político mais amplo e nas relações sociais circundantes”.

Dentro destes termos, pode-se compreender o Estado como uma síntese de uma série de conflitos, uma condensação das relações sociais em dado momento (POULANTZAS, 2009). É sempre alvo de disputas, conformando a principal arena do jogo político porque representa “a unidade política organizada e suprema de uma formação social (é o núcleo de dominação nas formações sociais capitalistas)” (SOUZA, 2009, p. 14). Neste quadro há uma ininterrupta disputa entre classes sociais e *frações de classes*, cada qual buscando fazer com que o Estado encampe seus interesses (FARIAS, 2019). Fala-se de frações de classe porque estas não são homogêneas: no caso da burguesia — classe de especial interesse para este tipo de análise, uma vez que são suas frações que costumemente estão no centro dos conflitos pela definição das ações do Estado —, trata-se de conjunto heterogêneo e repleto de fissuras, composto por diferentes frações cujos interesses amiúde divergem (POULANTZAS, 2019).

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**



Dentro deste quadro analítico, entendemos que houve uma série de disputas entre frações de classe ocorridas no país ao longo das últimas décadas, e que estas disputas impactaram – dentre um sem-número de outras consequências – colateralmente na reorganização do segmento das concessões rodoviárias no estado de São Paulo, nosso objeto empírico no presente trabalho. No seio destas disputas, entendemos que a Operação Lava Jato (OLJ) desempenhou papel importante (BOITO JR., 2018), tendo sido mobilizada e instrumentalizada por uma fração burguesa em detrimento de outra.

No esquema de Boito Jr. (2018), ao longo dos governos petistas a *grande burguesia interna* capitaneou uma frente política extremamente heterogênea e contraditória, que reunia também os principais setores das classes populares. Esta frente foi denominada pelo autor *neodesenvolvimentista*. Ao campo político rival da *frente neodesenvolvimentista* chamou-se *neoliberal ortodoxo* (BOITO JR., 2018, p. 159). Esse reuniria principalmente o grande capital financeiro internacional e a fração da burguesia brasileira a ele intimamente integrada. Em torno deste núcleo orbitaram também os grandes proprietários de terra e a alta classe média dos setores público e privado. Ao longo das últimas décadas este campo agrupou-se, no plano partidário, principalmente sob a bandeira do PSDB e esteve preocupado em restaurar a autêntica plataforma neoliberal, sem certas ressalvas caras aos interesses protecionistas da burguesia interna. Quanto à *burguesia interna*, núcleo da frente desenvolvimentista, pode-se dizer que está distribuída por diferentes setores da economia (incluindo o setor de construção pesada), tendo como fator agregador a reivindicação por proteção do Estado frente a concorrência do capital estrangeiro (BOITO JR., 2018, p. 108).

Dentro deste quadro geral de disputa que opôs duas grandes frentes políticas distintas ao longo de grande das últimas duas décadas – com a *frente neodesenvolvimentista* hegemonizando o bloco no poder ao longo dos governos petistas e o *campo neoliberal ortodoxo* tentando reaver sua posição de proa justamente em detrimento da hegemonia daquela frente – é que podemos interpretar a OLJ como pivô de disputas políticas.

Sob a bandeira do combate à corrupção, a OLJ assestou sua artilharia para certos alvos particulares, passando a intervir de maneira intensa nos rumos da política nacional e convertendo-se em uma espécie de partido da alta classe média, na medida em que atuou como representante de certas reivindicações deste segmento social (BOITO JR., 2018). Por Singer (2018), foi chamado de Partido da Justiça, “metáfora para designar



juízes, promotores e delegados que passaram a incidir sobre a política, embora não tenham sido eleitos para isso, [e] escolheu como alvo privilegiado o Partido dos Trabalhadores”. Assim, a OLJ foi instrumentalizada de modo a desempenhar um papel fundamental na disputa pela hegemonia no seio do bloco no poder e consequentemente na definição dos rumos da política econômica, passando pelo encerramento abrupto do ciclo de governos petistas. Mesmo que se evite entrar no mérito das motivações da operação, “pode-se dizer que esse foi seu *efeito objetivo*, com uma importante contribuição dos meios de comunicação” (SINGER, 2018, p. 246, grifos nossos). Também Souza (2017, p. 209) chama a atenção para a ativa participação dos grandes meios de comunicação na espetacularização da operação e em sua mobilização com vistas a fins políticos, chegando mesmo a falar em “conluio entre a grande mídia e a Lava Jato”.

Sobre a alegada seletividade das investigações, vale destacar um dos diálogos entre procuradores tornado público por jornalistas dos veículos *The Intercept* e *El País* brasileiros (ROSSI et al., 2019). Tendo em vista as possíveis repercussões da investigação de grandes bancos no âmbito da OLJ, os procuradores optaram por buscar acordos em vez de investigar as acusações contra as instituições financeiras nos moldes de como foi feito com empreiteiras e Petrobras.

Assim, em que pese o que possa há de republicano nas consequências da operação – isto é, a revelação de um grande esquema de corrupção (GASPAR, 2020) –, salta também aos olhos seus abusos, sua seletividade, e sobretudo a forma como foi cooptada midiática e politicamente. Junto à punição dos responsáveis (como diretores das empreiteiras e da Petrobras) houve um grande enfraquecimento das empresas envolvidas, com consequências significativas no nível de atividade econômica e emprego nos ramos em questão. Se é certo que a punição dos responsáveis é um feito notável, igualmente certo é que havia outros procedimentos que, se adotados, poderiam evitar a crise nos setores mais atingidos. A diferença dos pesos e medidas a depender do setor em questão, muito bem narrada pela reportagem citada (ROSSI et al., 2019), assim como a possibilidade de um outro *modus operandi*, que punisse os responsáveis ao mesmo tempo em que não sacrificasse a atividade econômica, também foi notada por outros analistas (ANDRADA, 2019; JOÃO FILHO, 2019).

Isto posto, avaliemos brevemente aqui os impactos da OLJ — *tomada como reflexo de disputas políticas entre frações de classe* — sobre o setor da construção civil:



conforme dados levantados por Paula e Moura (2019), entre 2014 e 2017 há no setor um saldo negativo de cerca de 991 mil vagas formais. Entre os anos de 2014 e 2016 houve mais de um milhão de demissões diretas no setor da construção civil, correspondente a pouco mais de um quinto do total de demissões no período em todo o país. Conforme dados divulgados na *O Empreiteiro* (apud CAMPOS, 2019, p. 138), o faturamento das maiores empreiteiras nacionais em 2016 sofreu recuo de 37% em relação ao ano anterior.

Em relação aos ativos financeiros consolidados, Queiroz Galvão, Andrade Gutierrez, OAS e Camargo Corrêa tiveram os ativos sob sua posse reduzidos, de um valor de aproximadamente R\$ 26 bilhões em 2014, para cerca de R\$ 8 bilhões três anos depois. A Odebrecht, no mesmo período, teve seu corpo de funcionários reduzidos ao terço (de 168 mil para 58 mil), faturamento anual bruto reduzido de R\$ 107 bilhões para R\$ 82 bilhões, e deixou de estar em 13 países dos 27 nos quais atuava em 2014 (PAULA; MOURA, 2019).

As empresas mencionadas (Odebrecht, Queiroz Galvão, OAS, Andrade Gutierrez e Camargo Correa) eram em 2013 as maiores empreiteiras nacionais em termos de receita bruta (G1, 2015) e todas atuavam no ramo das concessões rodoviárias. Neste sentido é que se pode sustentar que as disputas recentes na arena política (considerando a forma assumida pela OLJ como uma consequência, em algum grau, de disputas políticas entre frações de classe) podem ter *colateralmente* facilitado a introdução de novos agentes no setor das concessões rodoviárias mediante enfraquecimento dos agentes tradicionais atuantes no ramo. Frente ao enfraquecimento destes agentes tradicionais atuantes no segmento, há uma abertura de maior margem para inserção de novos agentes, dentre os quais destaca-se os fundos de investimento.

Sobre este movimento vale destacar, à título de exemplo, os seguintes casos: o Fundo Soberano Mubadala e a gestora Farallon adquirem parte da concessionária Rota das Bandeiras, até então controlada pela Odebrecht (HIRATA, 2019a); o fundo Latache Capital adquire a concessionária Rodovias do Tietê, até então controlada em parte pelo Grupo Bertin/Heber, também atingido por desdobramentos da operação (RAGAZZI, 2020); a empreiteira OAS vendeu sua fatia de controle da Invepar, gestora fortemente atuante no setor das concessões rodoviárias, ao Fundo de Investimentos em Participações Yosemite (HIRATA, 2019b). Ao longo dos últimos anos da década passada, também, a gestora de fundos Pátria Investimentos Ltda. passa a se tornar



player relevante no setor, controlando três concessões rodoviárias no estado de São Paulo, superando concorrentes tradicionais nos certames (COSTA; GALLO, 2020).

A **Tabela 1** a seguir procura evidenciar o movimento assinalado: as colunas com destaque (preenchimento colorido) correspondem aos casos referidos de avanço dos fundos de investimento no segmento, seja via aquisição de concessões antes sob posse de outros agentes, ou através da vitória em leilões. Vale destacar – aqui mais uma vez – que discutimos estes dados de maneira mais aprofundada em artigo que atualmente se encontra no prelo (COSTA; MANOCCHIO; GALLO, 2021).

**Tabela 1. Controle das concessões rodoviárias estaduais em São Paulo (2020).**

Concessionária	Controlador(es)	Observações	Duração
<b>Primeira Etapa</b>			
AutoBAn	CCR S.A (99,9%); Outros (0,1%)	-----	1998 a 2026
TEBE	TORC Ltda. (50%); Empresa Construtora Brasil S.A (50%)	-----	1998 a 2025
Vianorte	Arteris S.A (100%)	-----	1998 a 2018 (Encerrada)
Intervias	Arteris S.A (100%)	-----	2000 a 2027
Centrovias	Arteris S.A (100%)	-----	1998 a 2019 (Encerrada)
AB Triângulo do Sol	Atlantia Bertin S.A (100%)	-----	1998 a 2021
Autovias	Arteris S.A (100%)	-----	1998 a 2019 (Encerrada)
Renovias	Encalco Construções (60%); CCR S.A (40%)	Anteriormente controlada por: Encalco Construções Ltda. (70%); Senpar Ltda. (30%). Transação efetuada em 2008.	1998 a 2022
Viaoeste	CCR S.A (100%)	-----	1998 a 2022
AB Colinas	Atlantia Bertin Concessões S.A. (100%)	-----	2000 a 2028
SPVias	CCR S.A (100%)	Anteriormente controlada por: Holding G4, Vialco, Latinoamericana, Planova (73,45%)	2000 a 2027



		Outros (26,55%) Transação efetuada em 2010.	
Ecovias	EcoRodovias S.A (100%)	-----	1998 a 2025
<b>Segunda Etapa</b>			
Rota das Bandeiras	SCP 1355 Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia (85%); OTP CRB Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia (15%)	Anteriormente controlada por: Odebrecht Rodovias S.A (85%); OTP CRB Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia (15%). Transação efetuada em 2019.	2009 a 2039
CART	Pátria Investimentos Ltda. (100%)	Anteriormente controlada por: Invepar (100%). Transação efetuada em 2019.	2009 a 2039
Via Rondon	BRVias (100%)	-----	2009 a 2039
Rodovias do Tietê	Latache Capital (100%).	AB Concessões S.A (50%); Lineas International Holding (50%). Transação efetuada em 2020.	2009 a 2039
Ecopistas	EcoRodovias S.A (100%)	-----	2009 a 2039
Rodoanel Oeste	CCR S.A (95%); Encalso Construções Ltda. (5%)	-----	2008 a 2038
<b>Novas Concessões</b>			
SPMar	Contern Construções e Comércio Ltda. (74%); Cibe Participações Ltda. (26%)	-----	2011 a 2046
Tamoios	Queiroz Galvão S.A (100%)	-----	2014 a 2045
Via Paulista	Arteris S.A (100%)	-----	2017 a 2047
Entrevias	Pátria Investimentos Ltda. (100%)	-----	2017 a 2047
Rodoanel Norte	EcoRodovias S.A (100%)	-----	2018 a 2048
Eixo-SP	Pátria Investimentos Ltda (70%); Fundo Soberano de Cingapura (30%)	-----	2020 a 2050



Fonte: Dados obtidos na ABCR; ARTESP; Sites das concessionárias; Portais de Notícias (Folha de S. Paulo; O Estado de S. Paulo; Valor Econômico; Exame). Organizado por Costa; Manocchio e Gallo (2021, no prelo)

Vale ressaltar que os fundos de investimentos, em particular, e os representantes do capital financeiro, em geral, não são neófitos do ramo das concessões. O que tem ocorrido — e esta é a novidade do movimento detectado — é o crescente *protagonismo* assumido por estes novos agentes: se assumiam posição secundária em consórcios com agentes tradicionais, e em regra restringiam-se ao financiamento das obras, agora os agentes financeiros são os próprios controladores das concessões, subcontratando as construtoras (COSTA; GALLO, 2020).

Neste sentido entendemos ser lícito dizer que o movimento descrito corresponde ao avanço dos fundos de investimento sobre o segmento, ocupando as margens abertas pelo enfraquecimento das grandes construtoras. Sendo assim, há a instauração de novas dinâmicas de uso do território sobre estes objetos geográficos (as rodovias concessionadas), que passam a ser geridos diretamente sob a égide da lógica financeira.

Mais que isso, entendemos que os fundos de investimentos, por mais que tenham avançado significativamente sobre o setor, não podem ser considerados representantes de um novo *capital infraestrutural* (em termos de fração de classe, como explicado nas considerações finais). Isso porque, por suas especificidades, os fundos não têm uma particular dependência dos investimentos em infraestrutura como meio de valorização: sendo dotados de extrema mobilidade, os fundos têm a liberdade de fluírem para os setores e segmentos econômicos que se apresentam como mais atrativos em termos de risco e rentabilidade. Assim, são diferentes das grandes construtoras, estas sim uma fração de classe cuja ação necessariamente orbita os investimentos em infraestrutura e construção civil, podendo, portanto, assumir a caracterização de representantes de um *capital infraestrutural*.

Em resumo, acerca deste ponto: entendemos que, se existe um *capital infraestrutural nacional* (WERNER; BRANDÃO, 2019), este corresponde às construtoras nacionais, ainda que estas tenham perdido força desde 2014. Por outro lado, mesmo que os fundos de investimento tenham assumido, relativa e parcialmente, o lugar daquelas como atuantes em segmentos de infraestrutura territorial, não podem ser considerados um *novo capital infraestrutural*, posto que dotados de especificidades que



fazem com que seu campo de atuação seja muito mais largo e menos dependente de investimentos em infraestrutura.

Por fim vale ressaltar, é claro, que há uma série de outras circunstâncias que poderiam ser apontadas como catalisadoras da dinâmica mais geral aqui. Um destes outros aspectos, por exemplo, correspondente à mudança no viés da política econômica pós-impeachment, foi tratado por nós em outra ocasião (COSTA, 2021). Aqui, restringimo-nos a indicar brevemente como as disputas na arena política, entre classes sociais e frações de classe pelo comando das ações do Estado, corresponderam a uma dimensão, não desprezível, deste processo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como consideração final, vale esclarecer que quando afirmamos que os agentes financeiros (investidores institucionais) estão parcialmente ocupando o lugar deixado pelo *capital infraestrutural* (pelas grandes empreiteiras enfraquecidas pela OLJ e pela crise econômica), *não* estamos pensando em termos de formas parciais da riqueza ou em categorias da economia política: ou seja, *não* postulamos que a forma de valorização do capital via concessões rodoviárias tenha mudado. Vale dizer, não usamos o termo capital infraestrutural como indicativo de uma forma de valorização autônoma e específica, mas tão somente como correspondente à fração da burguesia (ou dos agentes econômicos hegemônicos) cuja atuação orbita a construção civil e obras de infraestrutura, possuindo interesse específicos advindos dessa particularidade. Da mesma forma, pensamos nos fundos como representantes do capital financeiro como agentes de *tipo* diferente e, portanto, com áreas de atuação e demandas específicas distintas dos agentes tradicionais atuantes no setor, constituindo uma fração de classe *distinta* que ocupa um vácuo deixado pela *outra* fração, o que não resta sem consequências para pensar a dinâmica socioespacial.

No caso, vale dizer, entendemos que a dança das cadeiras representa um aprofundamento da *lógica financeira* na gestão destes objetos geográficos, como discutido com maior profundidade em nosso já mencionado artigo no prelo sobre o tema (COSTA; MANOCCHIO; GALLO, 2021, no prelo). De toda forma, esta mudança de chave é bem resumida pela passagem no presente trabalho em que dizemos que, se antes



as construtoras contratavam financiamentos, no movimento detectado as construtoras passam a ser contratadas pelos fundos financeiros.

Frise-se que o ponto de vista através do qual observamos o fenômeno no artigo dá ênfase às *frações de classe*, e não às *formas parciais de riqueza* e/ou formas de valorização. Mais do que isso, entendemos que os fundos de investimento não podem ser considerados exatamente uma *fração de classe* correspondente aos investimentos de infraestrutura (como herdeiros das grandes construtoras nacionais) dada a sua imensa volatilidade e possibilidade de fluir para outras oportunidades de obter rentabilidade: ou seja, diferente das grandes construtoras (estas sim uma fração burguesa cuja área de atuação restringe-se em grande parte às obras públicas de grande porte), os fundos (que têm, em partes, ocupado o lugar daquelas) não são exatamente capital infraestrutural no *sentido específico* de fração de classe organizada em torno da produção de infraestrutura.

Por fim – e recuperando aqui o que talvez seja o ponto central de nosso argumento – reiteramos como as disputas políticas (entre classes e frações de classe pelo comando do Estado em dado momento) implicam direta e indiretamente em reorganizações na forma como são geridos os objetos geográficos, influenciando nos rumos da evolução espacial (SANTOS, 2008). No caso analisado, resta que as disputas na arena política na última década, tendo a OLJ como pivô, colateralmente implicaram no enfraquecimento de grupos empresariais nacionais tradicionalmente atuantes no segmento em tela (segmento das concessões rodoviárias), abrindo margem para inserção de novos agentes no setor; agentes estes de caráter distinto, os fundos de investimento, o que implica em novas formas de usos destes objetos geográficos.

## **AGRADECIMENTOS**

Os autores agradecem à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pela concessão de bolsa (Número: 2019/26491-7) que viabilizou a realização desta pesquisa. Agradecemos também ao Prof. Dr. Fabricio Gallo e aos integrantes do LUTe (Laboratório de Investigações Geográficas sobre os Usos do Território) que contribuíram para o desenvolvimento presente trabalho.

## **REFERÊNCIAS**



ANDRADA, A. Lava jato protegeu bancos para evitar colapso econômico, mas sacrificou empreiteiras. **The Intercept**. 29 ago. 2019. Disponível em; <https://theintercept.com/2019/08/29/lava-jato-protegeu-bancos-sacrificou-empiteiras/>. Acessado em: 19 ago. 2020.

BOITO JR., A. Prefácio à edição brasileira. In: POULANTZAS, N. **Poder Político e Classes Sociais**. 1. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2019.

BOITO JR., A. **Reforma e crise política no Brasil: os conflitos de classe nos governos do PT**. Campinas: Editora Unicamp/Editora UNESP, 2018.

CAMPOS, P. H. Os efeitos da crise econômica e da operação Lava Jato sobre a indústria da construção pesada no Brasil: falências, desnacionalização e desestruturação produtiva. **Mediações - Revista de Ciências Sociais**, Londrina, v. 24, n. 1, 2019. p. 127-153. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5433/2176-6665.2019v24n1p127>. Acesso em: 13 set. 2021.

COSTA, B. M. R. Mudanças no padrão brasileiro de financiamento à infraestrutura e suas implicações territoriais. **Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 19, n. 1, p. 55-67, 16 jun. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.5016/estgeo.v19i1.16030>. Acesso em: 13 set. 2021

COSTA, B. M. R.; GALLO, F. Concessão rodoviária como plataforma de valorização financeira: expressão do uso corporativo do território. **Terra Livre**, v. 1, n. 54, 2020. p. 321-361, jan.-jun./2020. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/index.php/terralivre/article/view/1814>. Acesso em: 13 set. 2021.

COSTA, B. M. R.; MANOCCHIO, F. G. S.; GALLO, F. Disputas políticas pelo uso do território: a ascensão de investidores institucionais no setor de concessões rodoviárias frente ao enfraquecimento das grandes construtoras. **GEOgraphia (UFF)**, no prelo. 2021.

FARIAS, F. P. Frações burguesas e bloco no poder: uma reflexão a partir do trabalho de Nicos Poulantzas. **Crítica Marxista**, Campinas, n. 28, p.81-98. 2019. Disponível em: [https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos\\_biblioteca/artigo166artigo4.pdf](https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos_biblioteca/artigo166artigo4.pdf). Acesso em: 13 set. 2021.

GASPAR, M. **A organização: a Odebrecht e o esquema de corrupção que chocou o mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.

G1. 7 das 10 maiores empreiteiras tiveram executivos investigados na Lava Jato. **G1**. 20 jun. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/politica/operacao-lava-jato/noticia/2015/06/7-das-10-maiores-empiteiras-tiveram-executivos-investigados-na-lava-jato.html> Acesso em: 25 ago. 2020.

HIRATA, T. Odebrecht conclui venda da Supervia e da Rota das Bandeiras. **Valor Econômico**. 29 mai. 2019. (2019a) Disponível em:



<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/05/29/odebrecht-conclui-venda-da-supervia-e-da-rota-das-bandeiras.ghtml> Acesso em: 26 ago. 2020.

HIRATA, T. Sócios da Invepar, fundos descartam novo controlador. **Valor Econômico**. 02 set. 2019. (2019b) Disponível em:

<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/09/02/socios-da-invepar-fundos-descartam-novo-controlador.ghtml> Acesso em: 26 ago. 2020.

JESSOP, B. O Estado e a construção de Estados. **Outubro**. n. 15, v. 1. 2007, p. 11-43. Disponível em: <http://outubrorevista.com.br/o-estado-e-a-construcao-de-estados/>. Acesso em: 13 set. 2021.

JOÃO FILHO. A turma protegida pela Lava Jato: bancos, FHC, Guedes, Álvaro Dias e Onyx. **The Intercept**. 25 ago. 2019. Disponível em; <https://theintercept.com/2019/08/25/lava-jato-fhc-guedes-alvaro-dias-onyx-bolsonaro/>. Acessado em: 19 ago. 2020.

MASCARO, A. L. **Estado e forma política**. São Paulo: Boitempo, 2013, 132p.

PAULA, L. F.; MOURA, R. Consequências econômicas da Operação Lava-Jato. **Valor Econômico**. 28 ago. 2019. Disponível em:

<https://valor.globo.com/opiniao/coluna/consequencias-economicas-da-operacao-lava-jato.ghtml>. Acesso em: 25 ago. 2020.

POULANTZAS, N. **Estado, poder e socialismo**. São Paulo: Paz e Terra, 2009

POULANTZAS, N. **Poder Político e Classes Sociais**. Campinas: Editora da Unicamp, 2019.

RAGAZZI, A. P. Latache terá 100% da Rodovias do Tietê **Valor Econômico**. 12 jun. 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/06/12/latache-tera-100-da-rodovias-do-tiete.ghtml> Acesso em: 26 ago. 2020.

ROSSI, M.; OLIVEIRA, R.; HAIDAR, D.; DEMORI, L.; BIANCHI, P. Como os grandes bancos escaparam da Lava Jato. **El País**, 22 ago. 2019. Disponível em: [https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/16/politica/1565978687\\_974717.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/16/politica/1565978687_974717.html). Acessado em: 19 ago. 2020.

SAES, D. A. M. A questão da autonomia relativa do Estado em Poulantzas. **Crítica Marxista**, Unicamp, v. 1, n. 7, p.46-67, 1998a. Disponível em:

[https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/sumario.php?id\\_revista=7&numero\\_revista=7](https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/sumario.php?id_revista=7&numero_revista=7). Acesso em: 16 out. 2020.

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

SINGER, A. A Justiça ficou sem balança. **Folha de S. Paulo** (online). 19 mai. 2018.

Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/andresinger/2018/05/a-justica-ficou-sem-balanca.shtml>. Acessado em: 08 nov. 2020.



XIV ENCONTRO NACIONAL DE  
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM  
**GEOGRAFIA**

15 EDIÇÃO ONLINE

10 À 15 DE OUTUBRO DE 2021

ISSN: 2175-8875

SOUZA, A. M. **Deus e o diabo na terra do sol**: Estado e economia no Brasil. São Paulo: Annablume, 2010.

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

WERNER, D.; BRANDÃO, C. A. Infraestrutura e produção social do espaço: anotações sobre suas principais mediações teóricas. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. v. 15, n. 5, p. 287-301. 2019. Disponível em: <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/5045>. Acesso em: 13 set. 2021.