

MODELAGEM CONTRATUAL COMO PRÁTICA DE PLANEJAMENTO URBANO: AS CONCESSÕES DO METRÔ DE SÃO PAULO E AS TRANSFORMAÇÕES NA REDE IMPLANTADA (SESSÃO TEMÁTICA 3)

Ana Lígia de Carvalho Magalhães

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) | ana.ligia.magalhaes@usp.br

Sessão Temática 3: Estado, planejamento e políticas públicas

Resumo: O desenvolvimento do processo de financeirização das infraestruturas no Brasil tem se sustentado, em grande medida, pelo avanço dos modelos de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). O artigo tem como objetivo compreender se o avanço da privatização no metrô de São Paulo, que concedeu à iniciativa privada as Linhas 4 - Amarela, 5 - Lilás, 6 - Laranja e 17 - Ouro, resultou em transformações na rede implantada. Para tanto, retomará o histórico da Linha 4 - Amarela, primeiro contrato de PPP assinado no país, buscando revelar as transformações no desenho da linha e na localização das estações em comparação aos traçados propostos em planos anteriores. Analisará a difusão dos modelos de concessão, comparando o avanço dos discursos neoliberais nos instrumentos de planejamento do transporte metropolitano e os traçados propostos para as linhas 5, 6 e 17, revelando como a lógica da modelagem das concessões - envolvendo linhas fisicamente integradas às demais, mas segregadas e independentes enquanto negócio para o parceiro privado - resulta na fragmentação do planejamento da rede.

Palavras-chave: Financeirização; Infraestruturas; Concessão; Parcerias Público-Privadas; Metrô de São Paulo.

CONTRACTUAL MODELING AS AN URBAN PLANNING PRACTICE: THE CONCESSIONS OF SÃO PAULO'S METRO AND THE TRANSFORMATIONS IN THE BUILT INFRASTRUCTURE

Abstract: *The development of the process of financialization of infrastructure in Brazil has been largely sustained by the advancement of concession models and Public-Private Partnerships (PPPs). This article aims to understand whether the advancement of privatization in the São Paulo metro system, which granted Lines 4 - Yellow, 5 - Lilac, 6 - Orange, and 17 - Gold to the private sector, resulted in transformations in the implemented network. For analysis, it will revisit the history of Line 4 - Yellow, the first PPP contract signed in the country, seeking to reveal the transformations in the line's design and the location of stations compared to the routes proposed in previous plans. It will analyze the diffusion of concession models, comparing the advancement of neoliberal discourses in the planning instruments of metro transportation and the proposed routes for Lines 5, 6, and 17, revealing how the concession logic results in the fragmentation of network planning, as it involves lines physically integrated with the others but segregated and independent as a business for the private partner.*

Keywords: *Financialization; Infrastructure; Concession; Public-Private Partnerships; São Paulo Metro.*

LA MODELACIÓN CONTRACTUAL COMO PRÁCTICA DE PLANIFICACIÓN URBANA: LAS CONCESIONES DEL METRO DE SÃO PAULO Y LAS TRANSFORMACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA CONSTRUIDA

Resumen: *El desarrollo del proceso de financiarización de las infraestructuras en Brasil se ha sostenido en gran medida por el avance de los modelos de concesiones y las Asociaciones Público-Privadas (APP). El artículo tiene como objetivo comprender si el avance de la privatización en el metro de São Paulo, que ha concedido a la iniciativa privada las Líneas 4 - Amarilla, 5 - Lila, 6 - Naranja y 17 - Oro, resultó en transformaciones en la red implantada. Para el análisis, revisará la historia de la Línea 4 - Amarilla, primer contrato de APP firmado en el país, buscando revelar las transformaciones en el diseño de la línea y en la ubicación de las estaciones en comparación con los trazados propuestos en planes anteriores. Analizará la difusión de los modelos de concesión, comparando el avance de los discursos neoliberales en los instrumentos de planificación del transporte metroviario y los trazados propuestos para las Líneas 5, 6 y 17, revelando cómo la lógica de la modelación de las concesiones resulta en la fragmentación de la planificación de la red, una vez que se trata de líneas físicamente integradas con las demás pero segregadas e independientes como negocio para el socio privado.*

Palabras clave: *Financiarización; Infraestructuras; Concesión; Asociaciones Público-Privadas; Metro de São Paulo.*

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da financeirização das infraestruturas se sustenta pelo avanço das privatizações, o que no Brasil se consolida, em grande medida, a partir de contratos de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). O metrô de São Paulo é um caso emblemático neste sentido, sendo a Linha 4 – Amarela a primeira PPP do país, dando início ao avanço do modelo privado de provisão e operacionalização da rede que resultou na PPP para construção e operação da Linha 6 – Laranja, bem como na concessão dos serviços de transporte de passageiros das Linhas 5 – Lilás e 17 – Ouro. Tais contratos se constituem como uma nova classe de ativos e são modelados de forma a assegurar a captura privada de renda para as concessionárias.

A modelagem contratual imprime a lógica financeira nos projetos de infraestrutura, priorizando parâmetros relacionados à liquidez, aos riscos e à rentabilidade e maximizando os retornos de forma a garantir a atratividade ao setor privado. Cada contrato é único, modelado individualmente de modo a estabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do projeto e sua manutenção ao longo de toda execução contratual, constituindo um arcabouço instrumental de garantias e gestão de riscos para o capital. Neste sentido, o artigo visa compreender em que medida o avanço das concessões no metrô de São Paulo resulta em transformações na rede implantada, tendo em vista que as práticas de modelagem muitas vezes tomam lugar dos instrumentos do planejamento e resultam em novas conformações da rede e impactos no território.

O artigo se estrutura em quatro seções, além desta introdução. A primeira seção busca apresentar o panorama geral do processo de financeirização das infraestruturas, com foco na consolidação dos modelos de concessão e PPPs no setor. A segunda seção avança para a compreensão dos principais aspectos da modelagem contratual que imprimem a lógica financeira nos projetos. Na sequência, analisamos como as transformações se refletem no território a partir do caso do metrô de São Paulo: a Linha 4, além de ser emblemática por ter sido o primeiro contrato de PPP assinado no Brasil, é representativa das transformações no desenho da linha e na localização das estações resultantes da modelagem. Por fim, cabe apresentar a difusão do modelo privado, comparando o avanço dos discursos neoliberais nos instrumentos de planejamento e os traçados propostos para as novas linhas concedidas à iniciativa privada, além de tecer conclusões sobre as análises apresentadas.

A FINANCEIRIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E A CONSOLIDAÇÃO DAS CONCESSÕES ENQUANTO MODELO PRIORITÁRIO

No contexto econômico contemporâneo, consolida-se a transformação sistêmica do capitalismo, com a dinâmica econômica se deslocando para a “indústria financeira” em um amplo processo de financeirização entendido como “a crescente dominação de atores financeiros, mercados, práticas, métricas e narrativas, em várias escalas, resultando em uma

transformação estrutural das economias, empresas (incluindo instituições financeiras), estados e famílias” (Aalbers, 2015, p. 214, tradução nossa). O capital fictício tornou-se instrumento fundamental de circulação de riqueza, representado pelos ativos financeiros mobilizados para capitalização de fluxo de rendas futuras (Nakatani; Marques, 2009).

A renda passa a ter centralidade nos processos de acumulação: o regime de acumulação contemporâneo aponta para um capitalismo essencialmente rentista, dominado pela finança, no qual a acumulação se dá sob os imperativos da propriedade mais do que da produção, propriedade esta que é cada vez mais de capital fictício do que de meios de produção (Paulani, 2016).

Neste contexto, na produção dos diversos elementos do espaço construído cabe cada vez mais uma disputa pela captura da renda e a busca pela máxima produtividade social do trabalho (Folin, 1977) diante do esgotamento da reprodução do capital no setor industrial e avanço em direção à produção do espaço como resposta (Lefebvre, ([1970] 2002). A capitalização das rendas futuras se torna o objetivo principal de grande parte dos projetos urbanos, com a predominância do capital financeiro no setor de infraestruturas viabilizando a imobilização de grandes montantes de capital por longos períodos (Rufino; Ferrara; Shimbo, 2018).

A financeirização das infraestruturas aponta para a ampliação de processos que viabilizam que o setor privado capture renda a partir da exploração de serviços e mobilize instrumentos financeiros para sua capitalização, observando-se a importância crescente da infraestrutura enquanto instrumento para extração de riqueza (Loftus; March; Purcell, 2019). Como aponta Lorrain (2011), a financeirização das infraestruturas se estrutura primeiro por meio da privatização de serviços atrelados às infraestruturas, que possibilita o avanço do capital sobre o setor; depois, por meio de inovações nas técnicas financeiras, que permitem que ativos urbanos se tornem mais cambiáveis por meio de instrumentos financeiros.

Os preceitos neoliberais tiveram grande efeito sobre a legitimação das políticas de privatização das infraestruturas, com a transformação na atuação do Estado assumindo predominantemente a função regulatória (Rufino, 2021). De início, o avanço das políticas neoliberais pressionou a entrada do setor privado na operação de infraestruturas e os Estados venderam empresas de serviços público sem modificação em suas estruturas (Lorrain, 2011), transformando-as em monopólios privados. A desestatização - venda de ações de empresas estatais para o setor privado, a partir da qual as empresas deixam de estar sob o controle acionário do Estado - avança a partir da década de 1990, sob o impulso da chamada Reforma do Estado e de processos de privatização (Di Pietro, 2019).

A privatização de serviços públicos pela venda das empresas produziu um efeito dominó (Lorrain, 2011), ocasionando a ampliação do papel do setor privado na provisão de infraestruturas a partir do início do século XXI. O Estado passou a ser incentivado a mobilizar fundo público para alavancagem de investimentos privados, reduzindo riscos e viabilizando projetos, o que se justificaria pela ideia de que os "escassos" recursos públicos poderiam ser

explorados ainda mais se usados estrategicamente para atrair financiamento privado para infraestruturas e setores sociais (Bayliss; Romero; Van Waeyenberge, 2021).

O Brasil vem desenvolvendo e aprimorando, desde os anos 1990, os arcabouços regulatórios e institucionais para ampliar as oportunidades de atuação privada. Agentes privados nacionais e internacionais, bem como instituições multilaterais passaram a explorar novas possibilidades e difundir as concessões e Parcerias Público-Privadas como solução para provisão de infraestruturas, com forte suporte dos governos nacionais e locais garantindo a atratividade financeira dos negócios e assegurando novas fronteiras de acumulação rentista (Rufino; Borges; Yassu, 2023).

O desenvolvimento de modelos de concessão se iniciou nos governos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), que logrou maior estabilidade econômica e viabilizou uma reestruturação, priorizando as políticas de privatização (Rufino, 2021). Logo no primeiro ano de mandato, foi sancionada a Lei nº 8.987/1995, conhecida como Lei das Concessões, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, instituindo a modalidade de contrato de concessão comum. A concessão comum refere-se a contratos administrativos cujas cláusulas não estabelecem formas de contraprestação pecuniária pública em favor da concessionária, restringindo a remuneração desta ao recebimento de tarifas pelos usuários ou outras formas de remuneração pela exploração dos serviços (Nohara, 2015; Oliveira, 2012).

A partir da ascensão do Partido dos Trabalhadores ao governo (2003-2015) observou-se importantes transformações no setor das infraestruturas, com maior atuação do setor público intervindo desde o planejamento, até investimentos e financiamentos (Rufino, 2021). Durante o mandato de Luís Inácio Lula da Silva (2003 – 2011) foi sancionada a Lei nº 11.079 de 2004, conhecida como Lei da Parceria Público-Privada.

Ainda que as parcerias entre setores público e privado, em sentido amplo, possam significar diferentes arranjos contratuais, a Lei da Parceria Público-Privada (PPP) restringe a definição a duas modalidades específicas de contrato: concessão patrocinada e concessão administrativa.

A Lei Federal de PPP reduziu a expressão parceria público-privada a um sentido bem específico. Não se trata de uma lei geral de parcerias entre a Administração Pública e particulares, mas de uma lei sobre duas espécies de parcerias especialmente criadas: a concessão administrativa e a concessão patrocinada. (Sundfeld, 2006, p. 23)

Para ambas as modalidades de concessão instituídas pela Lei 11.079/2004 há a possibilidade de remuneração da concessionária por meio de contraprestação paga diretamente pela Administração Pública, o que é vedado na modalidade da concessão comum. No caso da concessão administrativa, seu objeto será a prestação de serviços que a Administração Pública seja usuária direta ou indiretamente, de modo que não haja possibilidade de cobrança de tarifas dos usuários. A remuneração da concessionária, no caso da PPP administrativa,

advém de pagamentos regulares do Poder Público pela prestação dos serviços, além de poder ser complementada com exploração de empreendimentos associados, na forma de receitas acessórias (Marques Neto, 2007). Já a concessão patrocinada é aquela que se destina à concessão de serviços públicos a uma concessionária, que deverá ser remunerada por meio de tarifas a serem cobradas dos usuários e pela contraprestação pecuniária paga pelo parceiro público, além da possibilidade de explorar receitas acessórias.

A Lei da PPP permitiu o avanço das privatizações a setores pouco rentáveis do ponto de vista privado e foi capaz de estabelecer condições institucionais necessárias à viabilidade de concessões de serviços financeiramente deficitários, ou seja, aqueles cujos custos não podem ser cobertos somente pela tarifa cobrada dos usuários, pois ela seria excessivamente onerosa. A lei criou a possibilidade de contraprestação pecuniária pública ao concessionário privado; possibilidade de conjugação, em um mesmo contrato, de obra pública e concessão de serviço público, sem especificação de projeto básico; existência de mecanismos de garantia do parceiro público ao privado; possibilidade de previsão de cláusula arbitral para solução de conflitos; remuneração vinculada ao desempenho, dentre outros avanços que foram sendo institucionalizados ao longo dos anos (De Paula, 2014).

As novas modalidades de concessão possibilitaram a consolidação de arranjos inovadores para a produção de infraestruturas, com entrada de novos agentes e conformação de fluxos financeiros inéditos no setor até então (Magalhães, 2021). Por meio dos contratos de concessão ampliam-se as possibilidades de extração de renda a partir de elementos como as infraestruturas e são fortalecidas estruturas empresariais que se valorizam no presente, a partir da captura de crescentes montantes de rendas futuras. Neste sentido, a privatização, em sentido amplo ou restrito, ganha cada vez mais importância em uma sociedade rentista, sustentando o desenvolvimento da financeirização das infraestruturas.

O desenvolvimento dos modelos privados de construção, financiamento e exploração das infraestruturas, atrelado às inovações e técnicas financeiras, viabilizam a captura de valor a partir dos fluxos de receita gerados de maneira regular e previsível pelas infraestruturas. Os contratos de concessão de serviços públicos, ao assegurarem a captura privada de rendas a serem capitalizadas, constituem uma nova “classe de ativos” para os agentes privados que os detêm.

O termo “classe de ativos” denota um conjunto de ativos que possuem semelhanças econômicas fundamentais entre si e que têm características que os tornam distintos de outros ativos que não fazem parte dessa classe (Greer, 1997 apud Fields, 2017). “Por ‘ativo’, nos referimos a algo que pode ser possuído ou controlado, negociado e capitalizado como uma fonte de renda, frequentemente envolvendo a valoração dos ganhos futuros descontados no presente” (Birch; Muniesa, 2020, p. 2).

Ao garantir o monopólio da exploração dos serviços públicos atrelados à infraestrutura, os contratos possibilitam a reprodução do capital da concessionária, que se dá a partir da capitalização da renda e da formação de capital fictício. Estes “ativos contratuais”

(Christophers, 2019) são únicos, modelados de modo a estabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do projeto e sua manutenção ao longo de toda execução contratual. Se consolidaram como um arcabouço instrumental de gestão de riscos e garantias dos fluxos de pagamentos às concessionárias, o que pode representar significativas transformações na forma de planejamento da provisão de infraestruturas urbanas, como será exposto na próxima seção.

A MODELAGEM CONTRATUAL E A PREDOMINÂNCIA DA LÓGICA FINANCEIRA NOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

O contrato de concessão é resultado da modelagem do projeto, que consiste na análise de sua viabilidade jurídica, econômico-financeira e técnica, na definição e desenho do modelo contratual a ser adotado e no estabelecimento do seu equilíbrio econômico-financeiro, o qual deverá ser garantido durante toda execução contratual. Na modelagem, projeta-se a demanda futura do serviço público, estimando os fluxos de receitas à concessionária, os quais poderão ter origem no pagamento de contraprestações pelo poder público, nas tarifas a serem pagas pelos usuários, em aportes e/ou nas receitas acessórias, a depender do projeto. Os fluxos de receitas estimados são transformados em direitos de propriedade, assegurando à concessionária as rendas a serem extraídas por meio da exploração dos serviços atrelados à infraestrutura (O'Neill, 2017).

A alocação de riscos é compreendida como aspecto fundamental dos contratos de concessão, por meio da qual deverá se estabelecer qual das partes será responsável por cada encargo previsto no contrato e endereçar as incertezas que afetam tal atividade (Ribeiro, 2011). A modelagem contratual deve identificar os riscos incidentes no projeto, avaliar seus impactos no fluxo de caixa e indicar as ações a serem implementadas para mitigá-los (Borges; Sá e Faria, 2002). Assim, os contratos são constituídos para que cada evento incerto – mas de ocorrência provável – esteja associado a medidas protetivas específicas (Massonetto, 2015).

Sob essa lógica, a modelagem deverá identificar quais os tipos de riscos a serem assumidos pelo parceiro privado – que o considerará para elaboração da sua proposta comercial e quem deverá empreender esforços em sua mitigação ou arcar financeiramente caso de concretizem -, e aqueles alocados ao Poder Concedente, ou seja, que deverão ser arcados pelo ente público ou que ensejarão pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela concessionária caso se concretizem.

Ao instituírem mecanismos de compartilhamento de riscos entre poder público e ente privado, os contratos de concessão visam assegurar que os fluxos de receita projetados durante a modelagem se concretizarão, constituindo mecanismos que garantam a manutenção, durante todo prazo de vigência da concessão, do equilíbrio econômico-financeiro fixado entre as partes na ocasião da sua assinatura.

Os contratos de PPP também preveem um sistema de garantias, assegurando o pagamento dos fluxos de remuneração da concessionária ao longo da concessão. Dentre estes fluxos, destaca-se o pagamento de contraprestação mensal do Poder Concedente ao parceiro privado nas concessões administrativas e patrocinadas, que costuma resultar em um sistema de garantias robusto para mitigar os riscos de inadimplimento por parte do ente público.

Além da remuneração por meio da contraprestação pública, as concessões patrocinadas também preveem a cobrança de tarifas como um dos fluxos de receita da concessionária. Tais fluxos também precisam ser assegurados durante a vigência contratual e deverão compor o sistema de garantias dos contratos, com o endereçamento dos riscos de demanda visando a estabilidade dos fluxos de receita estimados na modelagem econômico-financeira.

Os contratos de concessão e PPP se consolidaram como instrumentos cada vez mais complexos e avançados enquanto mecanismos de garantias e gestão dos riscos. A modelagem contratual resulta em instrumentos robustos, imprimindo a lógica financeira nos projetos de infraestrutura e priorizando parâmetros relacionados muito mais à liquidez, risco e rentabilidade do que com o potencial do projeto de contribuir para o funcionamento do contexto urbano no qual se insere (O'Neill, 2017).

Ao projetar os fluxos de renda ao longo de todo prazo contratual (geralmente décadas) e constituir mecanismos de garantias e gestão dos riscos, a modelagem pode resultar em alterações na dimensão física da infraestrutura, que deverá se alinhar aos imperativos da lógica financeira, maximizando os retornos e reduzindo os riscos para garantia da atratividade do projeto ao setor privado, o que pretendemos analisar no estudo de caso do metrô de São Paulo, exposto na sequência.

O AVANÇO DAS CONCESSÕES E PPPS NO METRÔ DE SÃO PAULO

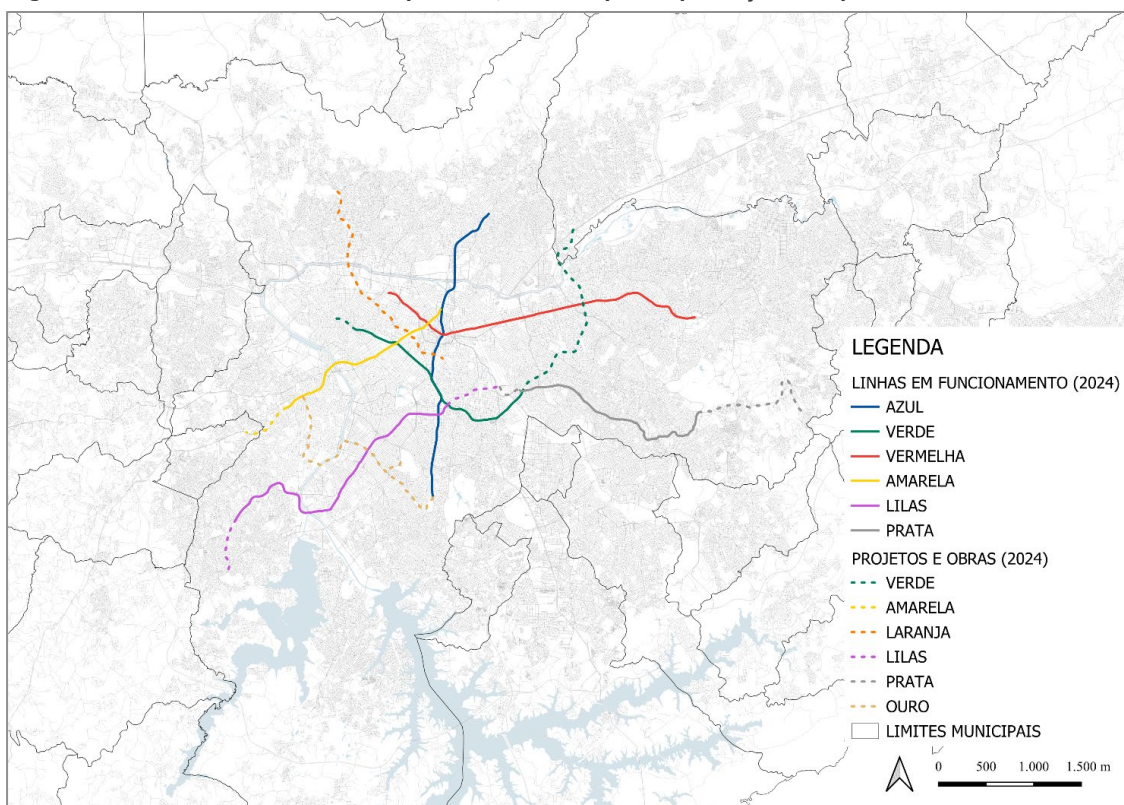
O metrô de São Paulo é um caso emblemático para análise do processo de financeirização das infraestruturas a partir do avanço do setor privado e da mobilização de instrumentos financeiros para capitalização de rendas. Uma nova forma de produção se consolidou com a concessão da operação dos serviços de transporte da Linha 4 – Amarela, primeiro contrato de Parceria Público-Privado assinado no Brasil¹. A linha se pautou pela lógica financeira e neoliberal, consolidando em seu planejamento, construção, exploração e financiamento práticas que revelam o avanço do processo de financeirização das infraestruturas (Magalhães, 2021). Após a PPP da Linha 4, o Metrô de São Paulo concedeu à exploração privada as Linhas 6 – Laranja, 5 – Lilás e 17 – Ouro.

Em dezembro de 2013, o Governo do Estado de São Paulo assinou o contrato de concessão patrocinada para prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros da Linha 6 – Laranja, contemplando implantação das obras civis e sistemas, fornecimento do material rodante, operação, conservação, manutenção e expansão². Além dos contratos de PPP das

linhas 4 e 6, o Metrô de São Paulo concedeu à exploração privada, em 2018, as Linhas 5 – Lilás e 17 – Ouro por meio de contrato de concessão comum³.

O mapa a seguir apresenta a rede atualmente implantada (e suas respectivas extensões), bem como as linhas em implantação (Linha 6 – Laranja e Linha 17 -Ouro).

Figura 1: Rede de metrô atualmente implantada, em obras para implantação ou expansão



Fonte: elaborada pela autora

O avanço dos modelos privados para provisão da rede metroviária se deu em alinhamento aos instrumentos de planejamento da infraestrutura de transportes da região metropolitana. Cabe fazer uma breve retomada do histórico da rede e dos estudos elaborados para o planejamento da provisão da infraestrutura na metrópole.

A constituição da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) foi autorizada no ano de 1966, mesmo ano em que foi criado o Grupo Executivo Metropolitano (GEM), responsável pela contratação do consórcio Hochtief-Montreal-Deconsult (HMD) para elaborar os estudos e desenho da rede básica de metrô a ser implantada, bem como projetos de engenharia e de administração para a futura companhia (Costanzo, 2016; Requena, 2020).

O desenvolvimento das três primeiras linhas do metrô se dá tardiamente, em um território extenso e já consolidado da metrópole. Fazendo a ligação Norte-Sul da cidade, a Linha 1 – Azul foi definida nos estudos do consórcio HMD como prioritária a ser implantada. Suas obras tiveram início em 1968, e o trecho Santana-Jabaquara começou a operar em 1975. A Linha 3 – Vermelha, ligação Leste-Oeste da capital, começou a ser construída em 1975 e entrou em operação em 1979 com o trecho Sé-Brás. Já a Linha 2 – Verde teve suas obras iniciadas em

1987 e o início da operação comercial em 1991, com o trecho Paraíso-Consolação. Seu traçado atual (Vila Madalena-Vila Prudente) só se concluiu em 2010 (Magalhães, 2021).

As três linhas foram providas por contratos tradicionais de empreitada, por meio do qual o setor público mobiliza recursos e o planejamento global das áreas ligadas à infraestrutura, enquanto as empresas privadas contratadas ficam responsáveis pela elaboração de projetos, execução e gerenciamento das obras (Camargos, 1993). Nesse modelo, o Estado se apresentava como elemento central, se responsabilizando pelo financiamento da obra por meio do endividamento público.

Tal modelo foi hegemônico até os anos 1990. Desde então, os modelos privados de financiamento da provisão da rede vêm sendo crescentemente incentivados, em paralelo ao avanço dos marcos regulatórios e do desenvolvimento da financeirização. Como veremos, a Linha 4 – Amarela já estava prevista na Rede Básica proposta pelo Consórcio HMD em 1968, mas a consolidação da primeira PPP do país significou significativas alterações no seu traçado e localização de suas estações, sendo representativa dos impactos da lógica da modelagem contratual no planejamento da rede.

IMPACTOS NO TERRITÓRIO: O CASO EMBLEMÁTICO DA LINHA 4 – AMARELA

A quarta linha do sistema metropolitano paulista começa a aparecer de forma mais frequente nos relatórios da Companhia na década de 1990, em um contexto de claro alinhamento do Metrô ao discurso neoliberal (Novaski, 2020). Como revela o documento que apresenta o histórico da Linha 4, desde os meados da década foram esboçados “esforços no sentido de estabelecer mecanismos que permitissem a participação privada nos investimentos do Estado em geral e nos investimentos na expansão do Metrô em particular” (São Paulo-Metrô, 2001, p. 4).

O conhecimento adquirido e o equilíbrio operacional, somados às bases conceituais então lançadas no Programa Integrado de Transportes Urbanos - PITU, abrangente programa de investimentos lançado pela STM [Secretaria de Transportes Metropolitanos] em 1995, pautaram, predominantemente, uma clara doutrina do GESP [Governo do Estado de São Paulo]/STM e da CMSP [Companhia do Metropolitano de São Paulo] para a participação privada no Metro de São Paulo, fundada em diretrizes objetivas. (São Paulo-Metrô, 2001, p. 4)

Desde 1991, o Metrô passou a buscar apoio junto a figuras do setor privado e a organismos multilaterais para a construção da Linha 4, até então denominada Linha Ferreira-Oriente (ligação entre os bairros do Ferreira e do Pari, na zona leste). Iniciam-se as negociações com o Banco Mundial para obter recursos para a linha, com a formalização de auxílio financeiro junto à entidade e o Eximbank (instituição japonesa) aprovada em 1994 pelo Conselho de Financiamentos Externos (COFIEEX) do Governo Federal (Novaski, 2020).

As negociações com o Banco Mundial resultaram na contratação do International Finance Corporation (IFC) – braço do Banco Mundial – como *financial advisor* para modelagem do projeto. Preocupado em “garantir segurança e lucro nos investimentos da iniciativa privada

levando em conta a prestação de um serviço eficiente” (Costanzo, 2017, p. 3), o IFC subcontratou a consultoria Parsons Brinckerhoff para refazer os cálculos de estimativa de custos do projeto e de viabilidade técnica da Linha 4 (Magalhães, 2021).

Após anos de interrupção decorrente da crise financeira iniciada em 1995, que exigiu restrições orçamentárias e resultou na suspensão, por parte do Governo Federal, dos financiamentos externos, a contratação de empréstimos e financiamentos pelo Governo do Estado de São Paulo foi autorizada somente no ano 2000 (São Paulo-Metrô, 2001). Assim, o Estado contratou financiamento para viabilizar as obras de construção da linha junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) – integrante do Banco Mundial – e ao Japan Bank for International Cooperation (JBIC).

Destaca-se que o empréstimo junto ao BIRD impôs como condição que a operação do serviço da linha fosse concedida à iniciativa privada após sua construção, em alinhamento ao seu papel de incentivador do avanço das privatizações, como revela o relatório do próprio Metrô:

Cumprir lembrar que, à época, o Banco [Mundial] apoiava firmemente e mesmo induziu (com provimento de recursos financeiros) ações voltadas à privatização de serviços públicos: a concessão operacional da rede metro-ferroviária de Buenos Aires, as diversas concessões de serviços públicos no Estado do Rio de Janeiro, entre elas a do Metrô-RJ e da Flumitrens. (São Paulo-Metrô, 2001, p. 5)

Foi elaborado, então, novo estudo econômico-financeiro para desenvolvimento do projeto, o qual determinou o modelo de contratação das obras e da operação da linha (São Paulo-Metrô, 2001). Além disso, frentes de trabalho traçaram nova estratégia de implantação da linha, com divisão do empreendimento em etapas e revisão dos projetos, contemplando “ações genéricas voltadas à redução dos custos de investimento na expansão e ação específica para redução desses custos no projeto da Linha 4” (São Paulo-Metrô, 2001, p. 9). Como destaca o documento:

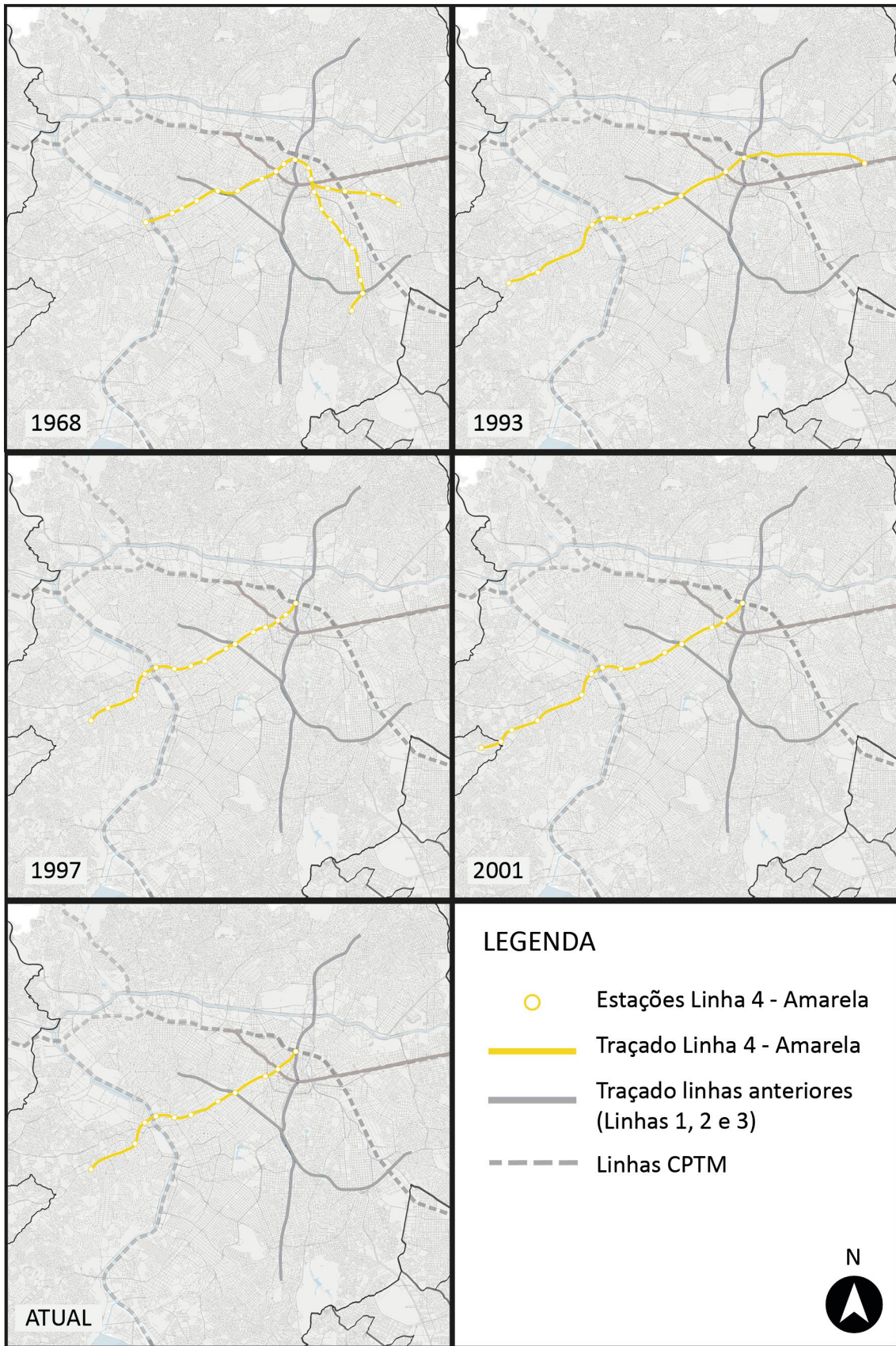
O Projeto de Construção Civil foi aquele que recebeu maiores modificações conceituais que certamente induzirão, no futuro, os critérios de projetos de novas linhas. Resumidamente, essas modificações relacionaram-se a:

- Supressão de Estações
- Redução da Entrevias - de 4,5 m para 3.75 m
- Redução dos Raios dos AMV's - de 190 m para 500 m
- Eliminação da passarela de emergência
- Redução do Diâmetro Interno do túnel - 9.8m para 8,43m
- Uso intensivo da escavação com Shield. (São Paulo-Metrô, 2001, p. 10)

Como fica explícito no trecho acima, houve significativas transformações no projeto da linha e tais modificações conceituais deverão induzir os critérios de projetos de linhas futuras. A estruturação de um modelo determinado pela participação privada na sua operação acarreta significativas transformações no desenho da linha e na localização de suas estações.

A figura a seguir ilustra os diferentes traçados historicamente propostos para a Linha 4 e suas estações: em 1968, proposta da rede básica de metrô pelo consórcio HMD; em 1993, projeto básico elaborado pelo Metrô; em 1997, traçado proposto após consultoria do IFC; em 2001, traçado apresentado no documento Metrô de São Paulo – Linha 4 – Amarela: histórico e configuração atual (São Paulo-Metrô, 2001); e, por fim, o traçado implementado.

Figura 2: Mapa do histórico de traçados propostos para a Linha 4 – Amarela



Fonte: Elaborada pela autora a partir de Costanzo, 2018; São Paulo-Metrô, 2001; São Paulo-Metrô, 1994; 1997; Magalhães, 2021; e arquivos do Portal Geosampa.

Na proposta do Consórcio HMD, de 1968, o traçado da linha parte do Butantã e conecta o oeste paulistano com a zona leste e sudeste em dois ramais. Na segunda proposta, de 1993, a linha também conecta oeste e leste da capital. A proposta consolidada em 1997 faz a ligação Morumbi – Luz, reduzindo, portanto, o traçado da linha de oeste ao centro da capital. Na proposta de 2001, mantém-se a ligação oeste – centro, porém estende-se a linha até ultrapassar os limites municipais (chegando ao município de Taboão da Serra). Por fim, no traçado atual, a extensão ao centro se manteve na estação da Luz, com extensão a oeste até a estação Vila Sônia, bastante similar ao proposto em 1997, porém com número reduzido de estações (Magalhães, 2021). Cabe destacar que a extensão da Linha até Taboão da Serra está em fase de estudo de viabilidade e projetos, contratados pelo Governo do Estado por meio de aditivo contratual com a concessionária ViaQuatro.⁴

É possível reconhecer uma redução significativa da extensão da linha ao longo dos anos, bem como do número de estações. Nas duas primeiras propostas – rede básica de 1968 e projeto básico do Metrô de 1993 –, a linha recorta o território de oeste a leste, passando pelo centro da capital, com uma lógica de implantação que conecta territórios mais periféricos ao centro. A partir da proposta de 1997, elaborada pelo IFC, a extensão da linha se reduz e limita sua conexão do oeste ao centro da metrópole.

A necessidade de garantir a atratividade ao parceiro privado da exploração da linha afeta a definição de sua ocupação no território: a conectividade da linha com outras linhas do Metrô e da CPTM é mantida, garantindo integração ao sistema, mas sua extensão e o número de estações são reduzidos. A configuração garante elevada concentração de usuários com menores custos operacionais e de manutenção. A linha faz a importante conexão da zona oeste com o centro, com um traçado que se integra às outras linhas do sistema e garante grande fluxo de usuários, o que atende a demanda e garante, à concessionária, as receitas tarifárias projetadas.

Ao se reduzir o número de estações inicialmente previsto, reduz-se os custos de implantação – que envolvem desapropriações e obras para construção das estações e implantação dos sistemas – bem como o custo de operação da linha, já que cada estação demanda a implantação e manutenção de sistemas e alocação de funcionários. As alterações se alinham à redução dos custos de investimentos e redesenho da linha explicitados como premissas no documento do Metrô (São Paulo-Metrô, 2001).

DIFUSÃO DO MODELO PRIVADO: OS NOVOS PLANOS E AS LINHAS CONCEDIDAS

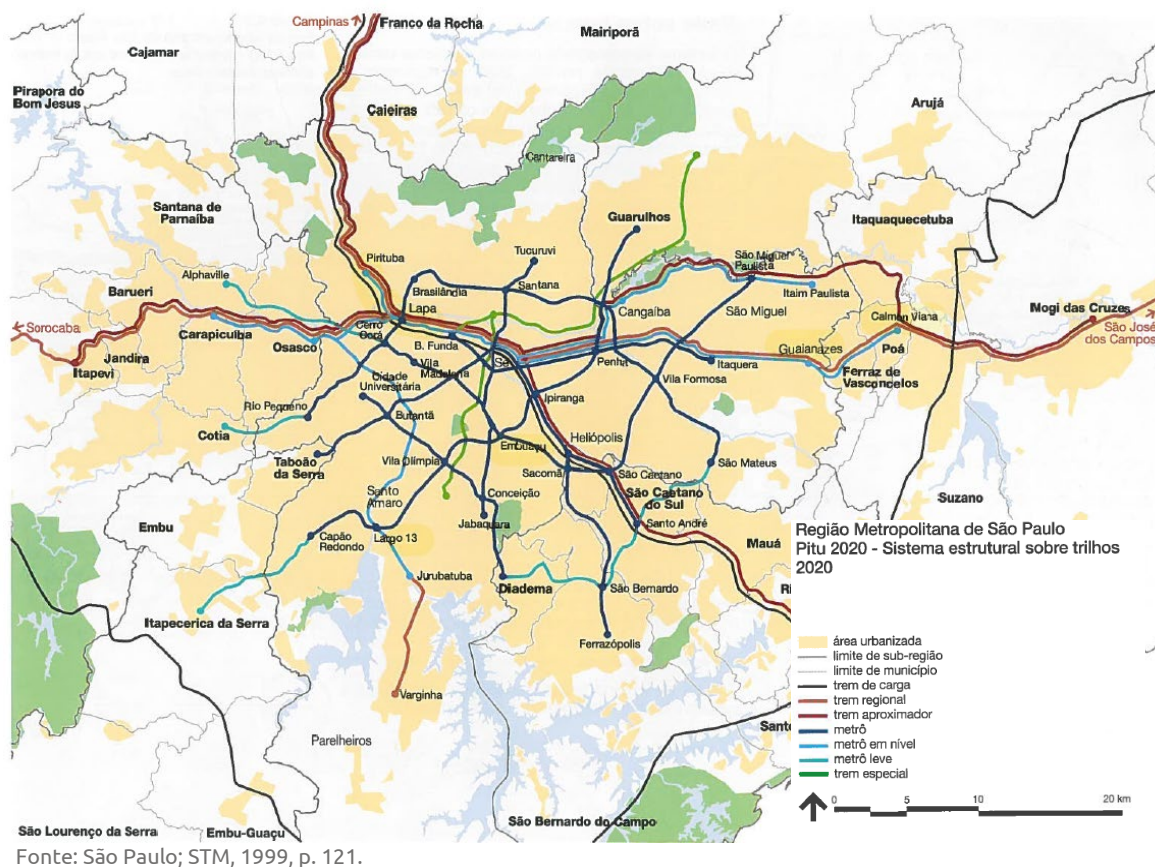
Após a concessão da Linha 4, dois novos contratos de concessão foram assinados: em 2013 se deu a assinatura do contrato de concessão patrocinada (PPP) da Linha 6 – Laranja; e em 2018 se concedeu à iniciativa privada as Linhas 5 – Lilás e 17 – Ouro, por meio de uma concessão comum. A priorização pelos modelos privados de construção (no caso da Linha 6 – Laranja) e operação do sistema de transporte (em ambos os casos), se alinha aos

instrumentos de planejamento integrado para a rede das duas últimas décadas, como retomaremos brevemente na sequência.

O Plano Integrado dos Transportes Urbanos com horizonte no ano de 2020 (Pitu 2020) foi lançado em 1999 e apresenta uma proposta de rede estrutural sobre trilhos de impacto metropolitano, com priorização do modelo de financiamento no qual os investimentos em infraestrutura partem do poder público e estão vinculados à arrecadação de impostos e à penalização do transporte individual (Pereira, 2013). As diretrizes do plano se destacam por terem sido desenvolvidas na década de 1990, em contraposição à adesão do Metrô aos modelos privados, que registrou em seus relatórios a intermitência, insegurança e insuficiência na captação de recursos para a expansão da rede (Novaski, 2020).

Na rede estrutural proposta para o horizonte de 2020, como ilustra a figura a seguir, a proposta para as linhas atualmente concedidas se mostra com diferenças significativas das atuais.

Figura 3: Rede estrutural sobre trilhos – Pitu 2020



Fonte: São Paulo; STM, 1999, p. 121.

A Linha 4 – Amarela deveria conectar Taboão da Serra à Santo André, passando pelo Morumbi, Luz e São Caetano, com uma extensão significativamente maior do que a existente atualmente ou em estudos para expansão.

A Linha 5 – Lilás, que atualmente conecta o Capão Redondo à Chácara Klabin, estava prevista com um traçado conectando Capão Redondo à Guarulhos, passando por Embuaçu e Cangaíba, com extensão significativamente maior que conectaria de sudoeste à norte da metrópole.

A Linha 6 – Laranja, que atualmente está em obra para implantação do trecho Brasilândia à São Joaquim, era proposta como metrô em nível percorrendo o trecho de Pirituba à Calmon Viana, passando pela Barra Funda, Roosevelt, Brás, Itaquera e Guaianazes, conectando noroeste à leste da metrópole. Sua implantação, portanto, não se assemelha ao traçado atual, que conecta a região central à zona norte da capital.

Já a Linha 17 – Ouro, que está em obras desde 2012 para implantação do trecho entre o Aeroporto de Congonhas e Morumbi, não aparecia no projeto da rede.

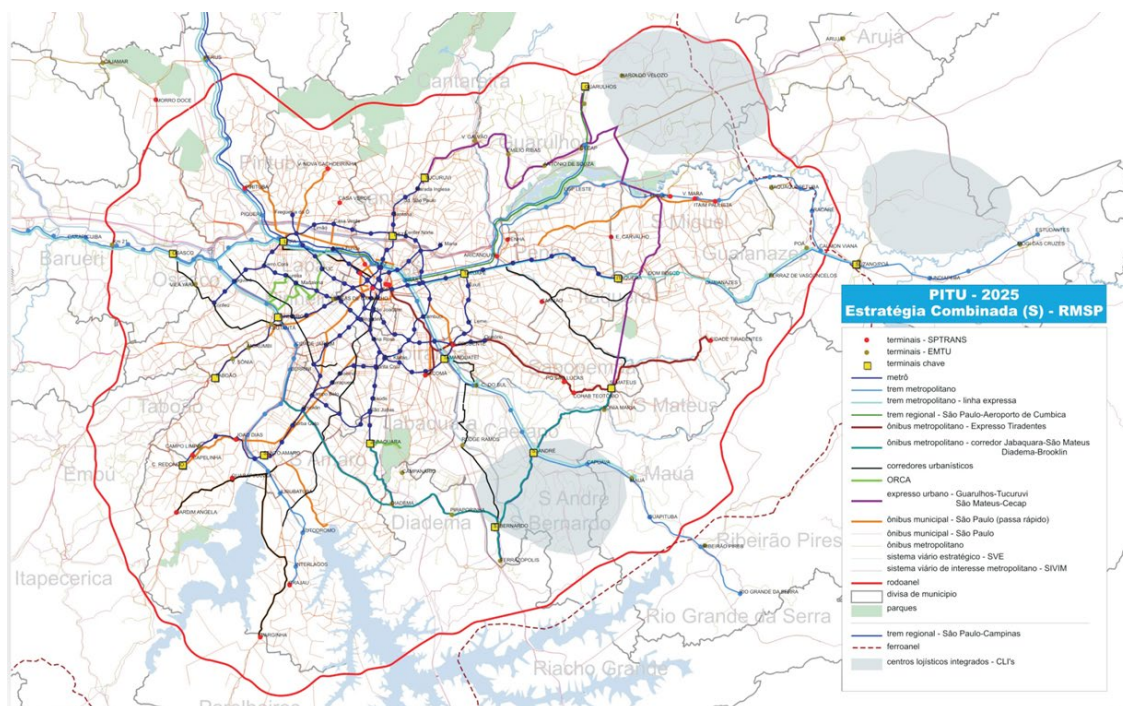
Observa-se grandes mudanças conceituais e metodológicas quando se analisa o Plano Integrado dos Transportes Urbanos com ano meta de 2025 (Pitu 2025), publicado no ano de 2006. Desenvolvido declaradamente como uma revisão e atualização do Pitu 2020, resultou em conclusões e propostas completamente distintas (Pereira, 2013; Isoda, Mori, 2022).

O Pitu 2025 é explícito na defesa da atuação conjunta entre setores público e privado, com maior atuação do setor privado nos investimentos por meio de PPPs ou concessões. O plano explicita que o “modelo institucional deve dar respaldo a diferentes combinações de atuação entre os setores público e privado, objetivando alcançar níveis mais elevados de desempenho e sinergia entre os agentes [...] [e] a participação do setor privado deve ser estimulada por uma série de razões” (São Paulo; STM, 2006, p. 181).

O PITU 2025 claramente insinua que o setor privado possui maior capacidade de gerenciamentos das operações e melhor acesso à recursos financeiros, e propõe que o setor público responsabilize-se apenas pelas funções de monitoramento da implantação das propostas e pela operação do sistema. Este posicionamento diverge das propostas de financiamento da versão 2020, e indica ainda um posicionamento mais aberto ao capital privado, de cunho neoliberal. (Pereira, 2013, p. 174).

Assim, quando se compara os dois planos é possível observar divergências conceituais que se centram principalmente nas formas de financiamento das expansões e no desenho da rede sobre trilhos (Pereira, 2013). A figura a seguir, extraída do Pitu 2025, apresenta a rede elencada como estratégia preferida para a metrópole:

Figura 4: Estratégia preferida - Infra-estrutura do PITU 2025



Fonte: São Paulo; STM, 2006, p. 148.

No desenho da rede é possível observar semelhanças com os traçados das linhas concedidas atualmente, com exceção da Linha 17 – Ouro. A Linha 4 – Amarela, que teve contrato de concessão assinado no mesmo ano da publicação do Plano tem o mesmo traçado, considerando a expansão até Taboão da Serra.

A Linha 5 – Lilás também aparece no plano, coincidindo o trecho Capão Redondo à Chácara Klabin. No entanto, a linha teria uma extensão muito maior, de caráter perimetral, passando pela zona norte e chegando à zona oeste na estação Corifeu.

A Linha 6 – Laranja também aparece pela primeira vez com um traçado parcialmente semelhante ao atual, com um trecho que conecta a Freguesia do Ó à Oratório. A proposta coincide com o trecho atual entre Freguesia do Ó e São Joaquim, mas difere no trecho leste – não proposto na modelagem atual – e no trecho noroeste – que está previsto até Brasilândia, podendo se expandir até Bandeirantes (conforme expansão já prevista no contrato de concessão assinado).

É possível observar, portanto, que o alinhamento ao discurso neoliberal e a adesão aos modelos privados de provisão da infraestrutura metroviária resultaram em transformações no desenho da rede, com propostas bastante distintas das predecessoras. O caso da Linha 6 é bastante representativo, tendo em vista que o traçado atualmente em obras aparece pela primeira vez no planejamento da rede no Pitu 2025, que já tem clara aderência ao discurso das PPPs. A modelagem do contrato de concessão patrocinada, no entanto, resultou em uma extensão reduzida da linha, assim como observado no caso da Linha 4, o que ilustra os impactos da inserção da lógica privada nos modelos de provisão das infraestruturas.

CONCLUSÃO

A despeito da profusão de redes propostas, os planos publicados nas duas últimas décadas tiveram pouca influência nas linhas implantadas. [...] os estudos e planos não encontram paralelo no que é concretizado. As metas não são cumpridas, linhas são alteradas diversas vezes e, quando são construídas, são mais tímidas do que nos estudos. (Isoda; Mori, 2022, p. 89)

O avanço das concessões e PPPs na infraestrutura metroviária de São Paulo tem alterado a forma de produção da rede e sua conformação espacial na metrópole, levando à modelagem de projetos com maior rentabilidade e menores riscos para o capital. Apesar da retomada do processo de planejamento metropolitano de transportes nas últimas décadas, que resultou em diversos estudos publicados (Isoda; Mori, 2022), a modelagem de contratos de concessão faz prevalecer a lógica financeira no desenho da rede, imprimindo na delimitação da extensão das linhas e suas estações a máxima rentabilidade e a gestão dos riscos para o capital, assegurando a atratividade dos projetos.

O sistema de transporte metroviário paulista, que nasceu com a Companhia do Metropolitano centralizando as decisões quanto ao planejamento e provisão da rede a partir de uma visão integrada, acaba se segmentando em diferentes projetos, modelados individualmente para cada linha a ser concedida. Assim, a prática da modelagem acaba tomando lugar dos instrumentos de planejamento, resultando em fragmentos de rede projetados para garantia da captura de renda pelos operadores privados em detrimento de sua função enquanto condição geral da valorização capitalista e da reprodução social (Rufino, 2021).

REFERÊNCIAS

- AALBERS, Manuel B. The potential for financialization. *Dialogues in Human Geography*, v. 5, n.2, p. 214–219, 2015.
- BAYLISS, Kate; ROMERO, Maria Jose; VAN WAEYENBERGE, Elisa. Uneven outcomes from private infrastructure finance: evidence from two case studies, *Development in Practice*, 31:7, 934-945, 2021. DOI: 10.1080/09614524.2021.1938513
- BIRCH, K.; MUNIESA, F. (orgs) *Assetization: turning things into assets in technoscientific capitalism*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2020. ISBN 9780262539173
- BORGES, Luiz Ferreira Xavier; SÁ E FARIA, Viviana Cardoso de. Project Finance: Considerações sobre a Aplicação em Infra-estrutura no Brasil. *Revista do BNDES*, v. 9, n. 18, p. 241–280, 2002.
- CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. Estado e empreiteiros no Brasil: uma análise setorial. 1993. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

CHESNAIS, F. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, François (org.). A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configurações, consequências. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2005. p. 35–67.

CHRISTOPHERS, Brett. The rentierization of the United Kingdom economy. In: *Environment and Planning A: Economy and Space*, 0(0), 2019.
<https://doi.org/10.1177/0308518X19873007>

COSTANZO, Daniela de Assis Pereira. Relações público-privadas no Metrô de São Paulo. 2016. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

DE PAULA, Pedro do Carmo Baumgratz. As Parcerias Público-Privadas de metrô em São Paulo: as empresas estatais e o aprendizado institucional no financiamento da infraestrutura de serviços públicos no Brasil. 2014. Dissertação (Mestrado em Direito Econômico e Financeiro) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 32. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

FIELDS, D. (2017). Constructing a New Asset Class: Property-led Financial Accumulation after the Crisis. *Economic Geography*, 94(2), 118–140.
<https://doi.org/10.1080/00130095.2017.1397492>

FOLIN, Marino. La Ciudad del Capital y otros escritos. México, D.F.: Ediciones G. GILL, S.A., 1977.

GREER, R. J. 1997. What is an asset class, anyway? *Journal of Portfolio Management* 23 (2): 86–91. doi:10.3905/jpm.23.2.86.

ISODA, Marcos Kiyoto de Tani e. Transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: estudo sobre a concepção e inserção das redes de transporte de alta capacidade. Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional - FAUUSP - São Paulo, 2013. 160 p.: il.

ISODA, Marcos Kiyoto de Tani e; MORI, Klara Anna Maria Kaiser. O planejamento do metrô e suas modificações: desdobramentos na arquitetura e inserção urbana. São Paulo, FAUUSP, 2022. p. 76–96. In: Amorim, Anália Maria Marinho de Carvalho; Gonçalves, Luísa Augusta Gabriela Teixeira; Isoda, Marcos Kiyoto de Tani e, orgs. O metrô de São Paulo em projeto: arquitetura e metrópole, São Paulo: FAUUSP, 2022, 267 p. Coleção Caramelo. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/9786589514251>.

LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Trad. Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

- LOFTUS A; MARCH H; PURCELL TF. The political economy of water infrastructure: An introduction to financialization. *WIREs Water*. 2019; 6:e1326.
<https://doi.org/10.1002/wat2.1326>
- LORRAIN, Dominique. *The Discrete Hand: Global finance and the city*. Presses de Sciences Po, *Revue française de science politique*, [S. l.], v. 61, n. 6, p. 47–71, 2011. DOI: 10.3917/rfspe.616.0047.
- MAGALHÃES, Ana Ligia de C. *Financeirização da infraestrutura: as grandes empreiteiras nacionais e o metrô de São Paulo em transformação*. 2021. 163f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.
- MARQUES NETO, F. P. D. A. *As parcerias público-privadas no saneamento ambiental*. Sociedade Brasileira de Direito Público, Fundação Getúlio Vargas, *Direito GV*, São Paulo, v. 1. ed., 2007.
- MASSONETTO, Luís Fernando. Aspectos macrojurídicos do financiamento da infraestrutura. In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael (org.). *Elementos de Direito da Infraestrutura*. São Paulo: Editora Contracorrente, 2015.
- NAKATANI, Paulo; MARQUES, Rosa Maria. A finança capitalista: a contribuição de François Chesnais para a compreensão do capitalismo contemporâneo. *Revista Economia Ensaios*, [S. l.], v. 24, n. 1, 2009.
- NOHARA, Irene Patrícia. Aspectos gerais de concessões de serviços públicos e Parcerias Público-Privadas: contratação pública e infraestrutura. In: BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael (org.). *Elementos de Direito da Infraestrutura*. São Paulo: Editora Contracorrente, 2015.
- NOVASKI, Mariana Araújo de Matos. *O discurso das Parcerias Público-Privadas e a invenção do negócio para implantação e operação do sistema metroviário da Região Metropolitana de São Paulo*. 2020. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- OLIVEIRA, Beatriz Lancia Noronha De. *A arbitragem nos contratos de Parceria Público-Privada*. 2012. Dissertação (Mestrado em Direito do Estado) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- O'NEIL, Phillip. Infrastructure's contradictions: How private finance is reshaping cities. In: CHRISTOPHERS, Brett; LEYSHON, Andrew; MANN, Geoff (org.). *Money and Finance After the Crisis: critical thinking for uncertain times*. 1. ed. [s.l.] : Hoboken, NJ : John Wiley & Sons, 2017.

O'NEIL, Phillip. The financialisation of urban infrastructure: A framework of analysis. *Urban Studies*, v. 56, n. 7, p. 1304–1325, 2019.

PAULANI, Leda Maria. Acumulação e rentismo: resgatando a teoria da renda de Marx para pensar o capitalismo contemporâneo. *Brazilian Journal of Political Economy*, v. 36, n. 3, p. 514–535, 2016. DOI: 10.1590/0101-31572016v36n03a04.

PEREIRA, Juliana Regina Salles. O transporte público como agente do crescimento e da estruturação urbana: análise dos planos PITU 2020 e PITU 2025. 2013. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, University of São Paulo, São Paulo, 2013.
doi:10.11606/D.16.2013.tde-15052013-132415.

PURCELL, T. F., LOFTUS, A.; MARCH, H. Value–rent–finance. *Progress in human geography*, 2019, 1-20. <https://doi.org/10.1177/0309132519838064>

REQUENA, Carolina. Política pública e poder: interesses associados entre políticos e empresas na governança da expansão do metrô de São Paulo. 2020. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

RIBEIRO, Mauricio Portugal. Concessões e PPPs: melhores práticas em licitações e contratos. Imprensa: São Paulo, Atlas, 2011.

RUFINO, Maria Beatriz Cruz. Privatização e financeirização de infraestruturas no Brasil: agentes e estratégias rentistas no pós-crise mundial de 2008. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2021, v. 13, e20200410. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20200410>

RUFINO, Maria Beatriz Cruz; BORGES, Isadora; YASSU, Alexandre Mitsuro da Silveira. Infraestruturas urbanas como operações imobiliário-financeiras: intervenções estatais e subordinação rentista na disseminação das concessões no Brasil (2004–2020). *Geo UERJ*, Rio de Janeiro, n. 50, e55439, 2023. DOI: 10.12957/geouerj.2023.7585

RUFINO, Maria Beatriz Cruz; FERRARA, Luciana Nicolau; SHIMBO, Lucia Zanin. Imobiliário-Infraestrutura na cidade do século XXI: desafios para uma crítica contra-hegemônica. *Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)*, [S. l.], v. 16, n. 3, p. 84–101, 2018. DOI: 10.11606/issn.1984-4506.v16i3p84-101.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. Pitu 2020: Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020. São Paulo: STM, 1999.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. Pitu 2025: Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2025. São Paulo: STM, 2006.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. Atualização da rede metropolitana de alta e média capacidade de transporte da RMSP. São Paulo: STM, 2013.

SÃO PAULO-METRÔ. Companhia do Metropolitano de São Paulo. Relatório da Administração – 1993. São Paulo, 1994.

SÃO PAULO-METRÔ. Companhia do Metropolitano de São Paulo. Linha 4 – Amarela Morumbi – Luz: Projeto funcional. São Paulo, 1997.

SÃO PAULO-METRÔ. Companhia do Metropolitano de São Paulo. Metrô de São Paulo – Linha 4 – Amarela: Histórico e configuração atual. São Paulo: 2001. 32f.

SUNDFELD, Carlos Ari. Debates jurídicos das Parcerias Público-Privadas. Debates GV Saúde, [S. l.], v. 1, p. 24–27, 2006.

¹ CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA Nº 4232521201. OBJETO: exploração dos serviços de transporte de passageiros da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, da Estação da Luz até Taboão da Serra em três fases progressivas. Disponível em: <<https://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Detalhes/123>>. Acesso em: 11 out. 2024.

² CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA Nº 015/2013. OBJETO: concessão patrocinada para prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros da Linha 6 - Laranja de metrô de São Paulo, contemplando a implantação das obras civis e sistemas, fornecimento do material rodante, operação, conservação, manutenção e expansão. Disponível em: <<https://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Detalhes/116>>. Acesso em: 24 jul. 2024.

³ CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 003/2018. OBJETO: Concessão dos serviços de transportes de passageiros das Linhas 5 – Lilás e Linha 17 – Ouro (Monotrilho) envolvendo adequação, operação, conservação e manutenção. Disponível em: < <https://www.parcerias.sp.gov.br/Parcerias/Projetos/Detalhes/109>>. Acesso em: 24 jul. 2024.

⁴ TERMO ADITIVO Nº 09 AO CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA Nº 4232521201, celebrado em 10/06/2024.