

A digitalização dos estacionamentos rotativos: plataformas territoriais e a modernização dos serviços de mobilidade urbana na contemporaneidade

Leandro Di Genova Barberio 

Universidade Estadual Paulista
Rio Claro, São Paulo, Brasil
leandro.g.barberio@unesp.br

Maria Carolina Graciano Sugahara 

Universidade Estadual Paulista
Rio Claro, São Paulo, Brasil
carolina.sugahara@unesp.br

Fabricio Gallo 

Universidade Estadual Paulista
Rio Claro, São Paulo, Brasil
fabricio.gallo@unesp.br

RESUMO

O atual estágio de desenvolvimento das tecnologias da informação permite o crescimento exponencial das transações financeiras realizadas por meios digitais e a operacionalização para novas funcionalizações públicas. Desse modo, objetiva-se contribuir com a discussão da relação de inserção da tecnologia na mobilidade urbana e como essa influência para as ações e criações de modelos de fiscalização do estacionamento rotativo, a partir de uma nova perspectiva de conexão digital da cidade. Nossa metodologia consiste no levantamento de dados secundários, quantitativos e qualitativos, obtidos através de artigos científicos e relatórios sobre o tema, associado a trabalhos de campo realizados em cidades selecionadas do estado de São Paulo. Conclui-se que esta empresa se encontra inserida no processo de expansão dos serviços financeiros e das novas formas de pagamento digital e que a digitalização coaduna com melhor efetivação para extração de mais renda dos espaços públicos.

PALAVRAS-CHAVE: digitalização do espaço; estacionamento rotativo; território; financeirização; plataformas.

INTRODUÇÃO

No atual período informacional, a tecnologia e o desenvolvimento científico redefinem profundamente as formas de circulação, uso e apropriação do espaço urbano. Considerando que cada periodização se estrutura a partir de variáveis que estabelecem regras de totalização (Santos; Silveira, 2001) a expansão digital não se apresenta apenas como uma ferramenta de gestão, mas como um vetor estruturante do empresariamento urbano e da financeirização dos serviços públicos (Sanchez, 2003; Contel, 2020). Isso porque o capitalismo contemporâneo, sustentado pela materialização digital das grandes corporações, converte a informação em variável estratégica, mobilizando-a por meio de plataformas digitais e canais que possibilitam a troca imediata de dados essenciais ao seu funcionamento.

Entre os diversos setores afetados por esse processo, o da mobilidade urbana destaca-se por sua centralidade como espaço comum de circulação. As Zonas Azuis – tradicionalmente concebidas como instrumento de estacionamento rotativo para uso das vias de tráfego e sua regularização de parada – tornam-se o ponto de inflexão de um movimento mais amplo de privatização e platformização da cidade. Nos anos recentes, a concessão desses serviços a empresas privadas evidencia a transferência da gestão do espaço público ao controle corporativo, reconfigurando o papel do Estado e o sentido de bem comum. Nesse cenário marcado pelo discurso modernizante, a Estapar desponta como caso paradigmático. Consolidada desde 1981 como a maior operadora de estacionamentos da América Latina, a empresa expandiu-se por dezenas de municípios e setores – de áreas comerciais a aeroportos e hospitais –, passando a apresentar-se como um “*hub* de mobilidade” após sua abertura de capital na Bolsa de Valores (B3), em 2020.

Desse modo, esse artigo objetiva contribuir com a discussão da relação de inserção da tecnologia na mobilidade urbana e como essa inserção contribuiu para as ações e transformações de modelos de utilização, fiscalização e organização dos estacionamentos rotativos e produtos derivados dessa ótica corporativa do deslocamento citadino. Será explicitada uma nova perspectiva de conexão digital da cidade e suas condicionantes de uso e apropriação do espaço urbano como lógica organizacional do capital. Será analisado como os modelos tecnológicos afetam a mobilidade urbana e os agentes sociais que compõem sua territorialidade de circulação urbana comercial.

Pretende-se demonstrar, assim, que a digitalização da mobilidade urbana não apenas transforma os modos de deslocamento, mas também reorgani-

za as próprias bases da vida urbana no interior de uma economia ligada ao regime de acumulação com dominância financeira (Arroyo, 2024; Chesnais, 2005). Sob esse prisma, a via pública e o estacionamento rotativo, convertidos em ativo informacional e financeiro, passam a constituir um novo campo de mercantilização do espaço geográfico e de acumulação. Em termos mais amplos, significa compreender como o processo de plataformização territorial – materializado na integração entre sistemas digitais, infraestruturas técnicas e mecanismos financeiros – dá origem a um modelo de gestão urbana centrado na captura de fluxos e na extração de renda do espaço público, tornando-se um imperativo inquestionável do desenvolvimento urbano.

A metodologia deste trabalho consistiu no levantamento bibliográfico de produções científicas nacionais sobre o tema, bem como uma discussão teórica acerca dos processos de empresariamento da cidade, da dinâmica de complexificação corporativa do território, do contexto de ascensão do neoliberalismo e planejamento urbano mercadológico e da digitalização do espaço urbano. O levantamento das obras adveio através de um estado da arte sobre a temática, em que se buscou as melhores contribuições sobre a relação de mercantilização da cidade. As buscas ocorreram em sites de periódicos nacionais e de indexadores (SciELO, Scopus, Redalyc). Foram inseridos termos-chaves para as buscas, como: mercantilização, espaço urbano, empresariamento, financeirização, mercantilização, estacionamento rotativo, mobilidade urbana e planejamento urbano.

Não obstante, como processo de entender a problemática estudada, foi realizado um resgate das ações e atividades dos agentes envolvidos na concessão do estacionamento rotativo, em que utilizamos dados primários e secundários, obtidos através de relatórios técnicos, editais públicos, publicações de jornais e revista, assim como trabalhos de campo realizados na cidade de São Paulo e Limeira (SP). As buscas pelas notícias foram realizadas no Google, com uma abrangência de mídias de notícias gerais, com fontes confiáveis e que apresentassem debates sobre a concessão dos estacionamentos, o processo de digitalização, pontos do contrato e receitas oriundas desse novo movimento. Os principais sites acessados foram os sites as plataformas de grandes grupos midiáticos como: G1 (portal eletrônico do grupo Globo), e jornais Folha de São Paulo e O Estado de S. Paulo. As pesquisas ocorreram durante o primeiro semestre (janeiro a julho) de 2024 e 2025.

Os trabalhos de campo mencionados foram realizados no centro velho da cidade de São Paulo (SP) e no bairro do Tatuapé, nos meses de mar-

ço e abril de 2024, contabilizando quatro visitas (duas visitas em março e duas visitas em abril, permanecendo no local por 4 dias). Os trabalhos de campo realizados nas áreas selecionadas do centro velho concentraram-se nos setores da Praça da República e da Praça Ramos de Azevedo, incluindo trechos das avenidas São João e Ipiranga e do Viaduto do Chá. Como complemento, foram percorridas as ruas Alameda Barão de Itapetininga, Conselheiro Crispiniano e Marconi, localizadas no entorno do Theatro Municipal. No Tatuapé, as observações ocorreram ao longo da Rua Tuiuti, da Rua Martins Pena e da Avenida Celso Garcia.

Os dias escolhidos para os campos foram segunda-feira, quarta-feira, sábados e domingos, no período vespertino, entre as 15h e 16h30. A escolha por esses dias baseou-se nas dinâmicas que ocorrem no local, sendo elas: o fluxo e circulação de pessoas, atividades que as pessoas realizam e a utilização das vagas em momentos comerciais.

Um trabalho de campo complementar foi realizado na cidade de Limeira (SP), com o intuito de entender a dinâmica da empresa Estapar em uma cidade do interior. Dentre os propósitos, buscou-se analisar de que maneira a legislação municipal, os agentes envolvidos e a estrutura organizacional da empresa, em ambas as cidades, respondem às demandas e particularidades de cada lugar. As visitas focaram em como as variáveis de empregabilidade e de utilização da tecnologia adequam-se dentro de um *circuito inferior e superior da economia urbana* (Santos, 2004). Os trabalhos de campo ocorreram por meio de deslocamento como transeunte.

A DIGITALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E A EMERGÊNCIA DAS PLATAFORMAS TERRITORIAIS

A compreensão das transformações em curso na mobilidade urbana exige um arcabouço teórico que articule as dimensões técnica, informacional, econômica e espacial. O ponto de partida fundamental para esta análise reside no conceito de meio *técnico-científico-informacional* (dora-vante, MTC-I), cunhado por Santos (2002). Segundo o autor, o período contemporâneo é caracterizado pela fusão indissociável entre técnica, ciência e, sobretudo, a informação, que se tornam as forças hegemônicas que produzem, estruturam e dinamizam o espaço geográfico. A informação, em particular, deixa de ser um mero insumo para se tornar uma variável estratégica, cuja circulação instantânea e controle definem as novas relações de poder no espaço.

É fundamental compreender, contudo, que a dominância do MTC-I não opera em um vácuo histórico-social, mas desenvolve-se no interior de um contexto mais amplo: o regime de acumulação financeirizado, conforme apontado por autores como Chesnais (2000) e Paulani (2011; 2009). Este regime, consolidado a partir das últimas décadas do século XX, caracteriza-se pelas transformações sistêmicas que se desenrolaram após a crise do fordismo atlântico, dando vazão à emergência do novo paradigma tecnológico flexível e da valorização da grande finança. Trata-se, mais do que uma estratégia pontual, de um processo que denota a natureza do capitalismo contemporâneo.

A estratégia corporativa, central e deliberada, não é necessariamente especulativa, mas orientada pela busca contínua de renda (*rent-seeking*), ancorada na capacidade de monopólio sobre determinado recurso, seja uma patente, uma plataforma digital ou a gestão de serviços urbanos. Nessa nova configuração, o território é progressivamente moldado por fluxos de dados, redes de comunicação e sistemas computacionais que, ainda que operem em escala global, se materializam e adquirem sentido no plano local – processo que se entrelaça à otimização da extração de renda pela informação e pela técnica.

É desse aprofundamento radical do MTC-I, agora entrelaçado à lógica financeira e rentista, que emerge o fenômeno da digitalização do território. Conforme discutem Ribeiro (2024) e Arroyo (2024), tal processo não se restringe à mera incorporação de tecnologias no espaço, mas implica a conversão sistemática de elementos, relações e dinâmicas espaciais em dados digitais, tornando-os passíveis de monitoramento, análise e gestão algorítmica. A partir da década de 2010, as transformações dos objetos e das práticas cotidianas imprimiram novos ritmos temporais à digitalização do território, reconfigurando simultaneamente as dinâmicas globais e os modos de constituição dos lugares. Ribeiro (2024, p. 124) acrescenta que a:

[...] proliferação da conectividade massiva foi possibilitada pelos smartphones e demais dispositivos que permitem o screen-to-screen, isto é, o tela-a-tela, facilitando a capilarização das tecnologias digitais enquanto infraestruturas do cotidiano.

A popularização da internet, dos computadores e, principalmente, dos *smartphones*¹ passam a mediar as interações urbanas, formando uma nova arena de técnicas digitais cujos elementos possibilitam a expansão da fluidez do ca-

¹ Como apontado por Arroyo (2024), a inclusão do celular enquanto sistema de aceleração para comunicação, visto como um dispositivo de facilidade para as trocas comerciais dos itens da mobilidade urbana, foi captado pela intencionalidade de determinados agentes privados inclusive como empresas da mobilidade urbana.

pital pelo mundo. Esses dispositivos viabilizam o surgimento de novas topologias constituídas por objetos espaciais citadinos, que se reproduzem de forma articulada a uma padronização dialética entre as ações estatais e empresariais (Videira, 2020). Assim, os estacionamentos rotativos, o transporte, os novos componentes da micromobilidade², presentes como ferramentas da mobilidade urbana, propagam o discurso de ampliação e da facilidade de acesso a cidade em consonância com a tecnologia e a modernização do território. Os sistemas de compra e venda da unidade de vagas para estacionar destaca-se como um exemplo no discurso da eficácia e execução desses serviços citadinos modernizados e digitalizados (Barberio; Manocchio; Gallo, 2023).

Nesse cenário, emergem as plataformas digitais, que são conceituadas como aplicativos, *sites* e mecanismos de ações para a execução facilitada das tarefas presentes na rotina diária (compras, contratações de serviços, pagamentos em geral, mobilidade urbana, compra de tickets de estacionamento rotativo etc.), sendo realizadas por aplicativos e associadas geralmente, a grandes empresas do mercado mundial como Google, Amazon, Facebook e Microsoft, dentre outras (Souza; Silva, 2024). Essa tecnologia destaca-se como principal instrumento de mediação e controle da circulação espacial, evoluindo para o que Tozi *et al.* (2021) conceituam como *plataformas territoriais*.

Partindo da noção de que a digitalização é altamente mediada pela composição material dos objetos técnicos – encarados como um fator produtivo diferencial –, as *plataformas territoriais* correspondem a modelos de negócio cuja operação e geração de valor vincula-se intrinsecamente ao espaço historicamente produzido (Tozi, 2020). Isto é, na medida em que as inovações tecnológicas se integram às estratégias de valorização do capital, o território se constitui como uma plataforma por meio da qual as empresas buscam modernizar e ressignificar o espaço geográfico, convertendo-o, ele próprio, em produto (Tozi *et al.* 2021).

Emerge, assim, uma nova forma de regulação urbana, que apresenta a sistematização algorítmica para elementos encontrados em serviços utilizados no cotidiano. Nessa sistematização, decisões cruciais sobre o uso e a organização do território – como a precificação de serviços, a alocação de recursos ou a fiscalização de vias públicas – são progressivamente delegadas

2 A micromobilidade destaca-se por trazer uma nova praticidade às modalidades de transporte, consistindo na simplificação dos processos de contratação e devolução do serviço. Em resumo, a micromobilidade refere-se ao deslocamento por meio de veículos leves, utilizados para trajetos de até 10 km de distância e com velocidade baixa (até 25 km/h) ou moderada (até 45 km/h).

a sistemas automatizados, operacionalizando um sentido não social para algumas parcelas da sociedade que, junto aos processos de modernização, direcionam modos corporativos para o planejamento urbano e a mobilidade urbana (Viana, 2009; Castilho, 2010). Ruas, veículos, padrões de deslocamento e até mesmo as ações humanas são codificados e transformados em informações processáveis em tempo real.

Sob o predomínio dessa nova racionalidade urbano-digital, as plataformas territoriais tornam-se agentes centrais na organização, gerenciamento e monetização das interações que se produzem no território – seja no transporte de passageiros (Uber), na entrega de mercadorias (iFood) ou, como foco deste estudo, no uso de vagas de estacionamento rotativo (Estapar/Zul+). Sua força reside na convergência estratégica entre tecnologia, informação e finanças: a *tecnologia* oferece a infraestrutura necessária (aplicativos, sensores, sistemas de pagamento), capilarizando-se no cotidiano através da massificação dos *smartphones*; a informação, capturada em massa, permite a criação de uma inteligência de mercado e a personalização dos serviços, num processo que busca expropriar a experiência humana para convertê-la em matéria-prima mercantilizada; por fim, a finança impõe a lógica norteadora: o objetivo final é a maximização do retorno para investidores e acionistas, alinhando a gestão dos serviços urbanos à dinâmica do mercado de capitais.

A gestão da mobilidade urbana desloca-se, portanto, do campo do planejamento público para o da estratégia corporativa, acompanhada do discurso de eficiência do setor privado em contraponto à suposta ineficiência estatal. Longe de significar sua dissolução, a retração do Estado do campo da reprodução social – notadamente a provisão direta de serviços coletivos – corresponde a uma mudança qualitativa de *função* diante do paradigma neoliberal. Seletivamente orientado à reprodução das condições institucionais, jurídicas e territoriais da acumulação capitalista (Jessop, 2010), o Estado assume a forma de um Estado empresarial-financista, cuja atuação concentra-se na criação de ambientes favoráveis à valorização do capital e à financeirização do território. No caso brasileiro, essa reconfiguração se manifesta na consolidação de um arcabouço jurídico e institucional voltado à (des)regulamentação, à abertura de mercados e à institucionalização de novos instrumentos legais, como a Lei de Concessões (Lei nº 8.987/1995) e, posteriormente, a Lei das Parcerias Público-Privadas (Lei nº 11.079/2004).

Nesse contexto, observa-se, nos últimos anos, um reordenamento das dinâmicas socioespaciais, no qual a via pública é convertida em um campo de

extração de renda. Machado (1970) já evidenciava a influência da técnica e sua intencionalidade sobre os elementos de coesão espacial, uma vez que as variáveis normativas produzem as infraestruturas e, ao mesmo tempo, combinam-se ao imaginário da modernização do território. Os novos usos e novas normas, constituindo objetos e racionalidades, são produtos desse movimento, assumindo as possibilidades advindas da dinâmica vetorizadas da totalidade-mundo e dos agentes particulares do capital.

A implementação de sistemas de gestão de estacionamentos ilustra com clareza essa dinâmica. Trata-se da atuação do circuito superior da economia urbana – intensivo em tecnologia, capital e informação, e articulado às finanças globais – que, ao expandir suas fronteiras sobre o espaço público, reconfigura as bases materiais da vida cotidiana e do território (Santos, 2004). Segundo Silveira (2009; 2008), o circuito superior está diretamente relacionado aos padrões de modernização tecnológica, combinados diretamente aos grandes monopólios, sendo os detentores da produção científica das tecnologias e possuidores do poder no mercado financeiro.

Assim, as situações de modernização estabelecem a relação entre o circuito superior e o circuito inferior da economia, do qual a extração da renda dos cofres estatais e dos setores do serviço público, para os circuitos superiores financeiros, conduzem a uma lógica de como os agentes hegemônicos atuam diretamente na estruturação da cidade e suas políticas econômicas. O rentismo financeiro, que se estrutura para a extração do lucro através da aplicação em títulos e diversos “produtos” financeiros, ao realizar seu investimento em distintos setores da cidade (infraestrutura), aguarda seu retorno através dos dividendos que serão recebidos.

Aquilo que se apresenta como racionalização e modernização da gestão urbana traduz-se, na prática, em um movimento de destituição e subordinação das formas populares de uso e apropriação do espaço, deslocando os sujeitos que sustentavam circuitos econômicos locais e substituindo-os por infraestruturas empresariais automatizadas.

A ESTAPAR E A ORGANIZAÇÃO CORPORATIVA DO ESPAÇO URBANO: DA VAGA DE ESTACIONAMENTO AO HUB DE MOBILIDADE (AUTOTECH)

A materialização dos conceitos de *digitalização do território* e de *plataformas territoriais* encontra (Ribeiro, 2024; Tozi, 2020) no caso da Estapar um exemplo paradigmático. Fundada em 1981, a empresa consolidou-se

como a maior operadora de serviços de estacionamento da América Latina, construindo seu império a partir da gestão de um bem essencialmente público: o espaço viário urbano. Sua trajetória ilustra a transição de um modelo de prestação de serviços tradicional (centrado na administração física de ativos) para uma organização corporativa financeirizada, moldada pela convergência entre tecnologia digital, instrumentos de gestão algorítmica e estratégias de valorização rentista.

Em sua gênese, o modelo de negócio da Estapar baseia-se na obtenção de concessões públicas de longa duração junto aos municípios, instrumento central do Estado empresarial-financeiro. Por meio dos contratos de Zona Azul – originalmente concebidos como política pública de democratização do acesso ao espaço e de ordenamento da circulação –, as prefeituras delegam à empresa a gestão, manutenção e fiscalização das vagas de estacionamento, transferindo a regulação do uso do espaço público ao controle corporativo³.

O controle acionário e de gestão da Estapar está combinado a ação de quatro fundos de investimentos e agentes do mercado financeiro. Uma leitura mais apurada do perfil dos grupos acionistas nos permite verificar que dos quatro fundos de investimentos, três deles (Fundo de Investimento em Participações Maranello - Multiestratégia, De Duero Fundo de Investimento de Ações Investimento no Exterior e Tempranillo Fundo de Investimento de Ações Investimento no Exterior, que representam 55,56% do total de ações) possuem em comum o BTG Pactual Serviços Financeiros S/A DTVM como gestor. Por sua vez, o fundo brasileiro Riverside Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia, que possui 25,85% das ações da ALLPARK – está sob gestão das empresas Lions Trust Administradora de Recursos Ltda e BTG Pactual Serviços Financeiros S/A DTVM. Tais considerações indicam, cada vez mais, que a influência do capital (nacional e estrangeiro) e do mercado financeiro tendem a aumentar como participação acionária dos empreendimentos deste tipo no Brasil.

O BTG Pactual aparece vinculado como investidor da empresa desde o ano de 2009, adentrando ao mercado desse tipo de serviço e iniciando sua associação com a modalidade de investimento financeiro. Este fator indica como no ano de 2019 a empresa Estapar detinha uma renda total de R\$15,7 milhões (8% do valor total do lucro brasileiro associados aos serviços de estacionamen-

3 Informações retiradas e analisadas do site da empresa. Disponível em: <https://www.estapar.com.br/sobreestapar>. Acesso em: 10 out. 2025.

tos), fenômeno de extrema importância para o entendimento da problemática encontrada nas concessões e sua aquisição enquanto monopólio em determinadas localidades (ALLPARK, Formulários de Investimento, 2023).

No âmbito da concessão das vagas de estacionamento rotativo na cidade de São Paulo, a materialização do *planejamento corporativo* (Santos, 2005) se impôs como uma reconfiguração física e normativa do espaço público em larga escala. Cumpre dizer que, se no decorrer das décadas de 1990 e 2000 a disposição do serviço de mobilidade esteve associado a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), a partir de 2016 observa-se uma inflexão: a entrada de instituições privadas na administração do setor, introduzindo não apenas novas formas de arrecadação, mas também instrumentos de digitalização e cobrança mediados por aplicativos (Barberio, 2025).

Em 2018, a gestão privada da mobilidade foi impulsionada pelo então prefeito João Dória, que sinalizou a intenção de privatizar a Zona Azul⁴ – processo no qual a Estapar manifestou formalmente seu interesse. No ano seguinte, a formalização da concessão marcou o ponto de inflexão desse processo. Aprovada pela Lei nº 17.068 e consolidada com a assinatura do Contrato de Concessão nº 8/SMT/2020, a operação outorgou à empresa a exploração onerosa do serviço sob a denominação *Z.A. Digital de São Paulo Sistema de Estacionamento Rotativo S.A.*

A expressão territorial pode ser observada na rápida ampliação do sistema, que já em 2021 se aproximava de 54.691 vagas. Entre 2019 e 2023, a capilaridade se revela em bairros como o Tatuapé – onde 120 novas ruas foram incorporadas ao sistema de cobrança – e o Brás, cuja quantidade de vagas aumentou de 229 para 320 no mesmo período⁵. A Figura 1 destaca os principais bairros afetados por tal expansão.

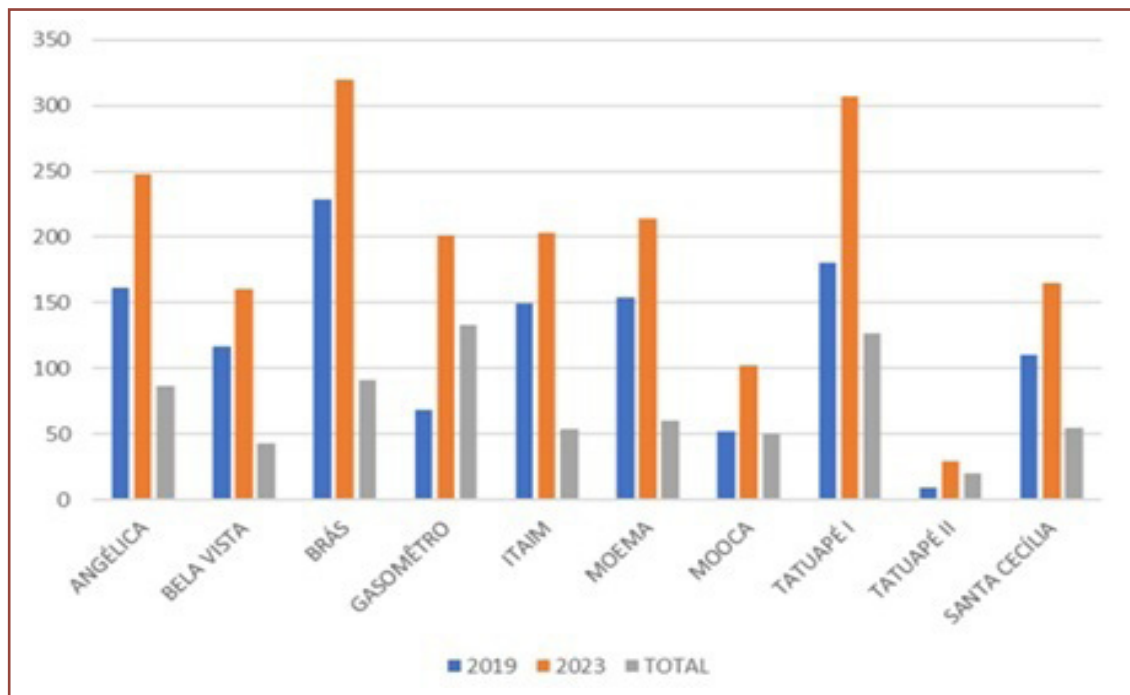
O ciclo recente de consolidação financeira da Estapar representou, contudo, apenas a etapa inicial de uma reconfiguração mais profunda. A partir de 2020, com a abertura de capital na B3 e a incorporação de tecnologias de gestão algorítmica, a companhia inicia um movimento de reestruturação corporativa que redefine tanto sua atuação quanto sua autopercepção institucional. Com o objetivo de captar recursos para o pagamento das parcelas da taxa de

4 Informações extraídas da notícia do G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/concessao-da-zona-azul-a-iniciativa-privada-por-cerca-de-30-anos-deve-render-mais-de-r-1-bilhao.ghtml>. Acesso em: 23 set. 2025.

5 Os dados apresentados foram disponibilizados pela da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) através de consultas e diálogos via e-mail.

outorga fixa da Zona Azul – dado que a aquisição do serviço, por meio do leilão de concessão, demandou um montante de R\$ 595 milhões para a exploração de 51.606 vagas – a Estapar passa a se apresentar aos investidores sob a razão social *Allpark Empreendimentos, Participações e Serviços S.A.* (Allpark, 2024).

Figura 1 – Bairros com aumento mais significativo de vagas de estacionamento



Fonte: Barberio (2025).

A reestruturação coincide com a transformação operacional da empresa em um *hub de mobilidade*, categoria que sintetiza a convergência entre tecnologia, finança e gestão urbana. Nesse modelo orientado pela digitalização integral e pela escalabilidade, a antiga infraestrutura de parquímetros e táboas de papel torna-se obsoleta frente aos atributos indispensáveis à rentabilidade exigida pelo mercado de capitais.

Diante da demanda e sua consolidação no mercado, a Estapar comprou, em 2017, empresa Zul + Digital, expandindo a oferta de serviços e chegando à condição de uma AutoTech. O conceito de *Autotechs*, pelos agentes do mercado, ligados a mobilidade urbana, é definido como startups que estão associadas ao desenvolvimento de serviços relacionados a tecnologias automotivas, mobilidade, transporte e logística, apresentando o discurso de melhoramento de performance e melhor entrega nas cadeias de valores (Estado de São Paulo, 2021).

Trata-se, assim, da transição de uma concessionária do espaço público para uma *plataforma digital-territorial* – reformulando o termo de Tozi (2020)

–, cuja lógica de funcionamento depende da captura, processamento e monetização das informações produzidas no território. Isso porque, como observa Barberio (2025) a empresa passa a operar segundo uma racionalidade que ultrapassa à prestação de serviços, sendo voltada à produção e gestão de infraestruturas de dados. Ela articula serviços *on-street* e *off-street*, parcerias logísticas, integração com aplicativos de transporte e, mais recentemente, investimentos na infraestrutura de recarga para veículos elétricos por meio da joint venture Ecovagas/Zletric.

Essa reorganização, no entanto, não é apenas uma questão de estratégia de mercado. À medida que os sistemas de informação se integram a outros sistemas de transporte, aplicativos de deslocamento e meios de pagamento digital, o território torna-se um verdadeiro ativo informacional, no qual ruas, vagas e fluxos de circulação passam a ser continuamente monitorados e convertidos em métricas de desempenho e oportunidades de valorização.

Com isso, a companhia passa a deter o controle sobre a governança de parcelas expressivas do território, indo muito além do segmento da mobilidade urbana. Ao expandir suas operações para a administração de estacionamentos e concessões em aeroportos, centros empresariais, hospitais, arenas esportivas e zonas comerciais em dezenas de municípios, a Estapar consolida uma rede corporativa de governança urbana, sustentada por uma base informacional unificada e por mecanismos de precificação associadas ao mercado financeiro. A precificação do serviço mencionado indica como a estratégia para aumento ou redução das vagas de estacionamento interfere diretamente na bolsa de valores e na valorização das ações da empresa⁶ e como os ajustes contratuais passam a seguir uma lógica de indexação atrelada à inflação (por meio do IPCA), situações não encontradas antes da concessão⁷.

Quer dizer: a empresa adquire um poder de controle territorial cada vez mais capilar e sistêmico, materializando o que Barberio (2025) denomina de *territorialização financeira da mobilidade*, representada pela captura dos fluxos urbanos mediante a intermediação tecnológica e a securitização das infraestruturas cotidianas. O estacionamento, ativo físico original, funciona

6 Informações disponíveis em: <https://valorinveste.globo.com/objetivo/gastarbem/noticia/2023/07/20/falha-noaplicativo-zona-azul-nao-registra-vaga-rotativa-em-sp-e-usuario-pode-levar-multa.ghtml>. Acesso em: 15 nov. 2023.

7 Informações disponíveis no site: [https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/zona-azul-em-sao-paulo-sobe-e-passa-acustar-r-636-a-partir-dehoje/#:~:text=O%20%C3%BAltimo%20reajuste%20%E2%80%93de%205,Mobilidade%20e%20Tr%C3%A2nsito%20\(SMT\)](https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/zona-azul-em-sao-paulo-sobe-e-passa-acustar-r-636-a-partir-dehoje/#:~:text=O%20%C3%BAltimo%20reajuste%20%E2%80%93de%205,Mobilidade%20e%20Tr%C3%A2nsito%20(SMT)). Acesso em: 18 jun. 2026.

aqui como o ponto de entrada, a âncora territorial a partir da qual a plataforma busca capturar o usuário e monetizar toda a sua jornada de mobilidade.

A monetização da Estapar vincula-se à ação da arrecadação dos pagamentos por vagas de estacionamentos dos usuários, uma vez que o contrato entre a empresa e as prefeituras se estabelece como aquisição do direito de operar mediante o pagamento de uma outorga fixa, sendo complementado por uma outorga variável. Como exemplo para a cidade de São Paulo, a prefeitura exigiu (em edital) um valor inicial para participação das empresas na concorrência: segundo o edital, a empresa vencedora deveria desembolsar um pagamento antecipado de R\$ 595 milhões, a título de outorga fixa.

A empresa Estapar, ao assumir o serviço de estacionamento rotativo da cidade de São Paulo, assumiu a dívida de seus R\$1,3 bilhões de reais que deverão ser pagos para a Prefeitura da cidade. Os valores estão intitulados sob a condição de duas outorgas fixas (1 e 2), uma outorga variável, uma outorga efetiva e sobre o fator de desempenho do serviço. Cada uma dessas condições aponta para uma taxa de cobrança em relação ao lucro líquido que a empresa obterá ao longo dos 15 anos da concessão.

Esse fato indica que a empresa repassará um valor de outorga para a prefeitura, restando, em contrapartida, o direito de gerir as vagas de acordo com seus próprios princípios operacionais. Nesse cenário, a digitalização surge como um fator significativo para o aumento da arrecadação e para a maximização dos lucros. No caso do estacionamento rotativo, destaca-se como o incremento da receita já vinha ocorrendo impulsionado pela modernização do sistema: em 2017, a prefeitura investiu R\$ 21 milhões em fiscalização e na implementação de dispositivos eletrônicos, obtendo um retorno de R\$ 89 milhões em receitas. Em contrapartida, no ano anterior, quando a venda de talões ainda era baseada em suporte de papel, a arrecadação havia sido inferior, atingindo aproximadamente R\$ 55 milhões. Assim, a modernização e a digitalização do setor já sinalizavam que a exploração financeira do serviço seria altamente promissora nos anos seguintes.

A concessão e a consequente gestão privada dessas vagas estabelecem uma clara dinâmica de mercantilização do espaço urbano. Isso ocorre porque as práticas de organizar, intermediar e extrair renda de um leque cada vez mais amplo de atividades ligadas ao automóvel servem como o pilar ideológico para a consolidação desse modelo de negócio, conforme será analisado a seguir.

A MODERNIZAÇÃO COMO PROJETO E A EFICIÊNCIA COMO DISCURSO

A transição da Estapar para uma plataforma digital-territorial não é apenas uma mudança operacional; é um projeto político e econômico sofisticado que se legitima perante a sociedade e, crucialmente, perante o poder público que lhe concede o direito de explorar o espaço. Apresentando-se de forma seletiva e vinculada às tendências de internacionalização e financeirização, a nova face de modernização da empresa pós-IPO (*Initial Public Offering*, ou Oferta Pública Inicial) associa-se à maneira como o poder político do mercado produz um *imaginário econômico neoliberal* (Jessop; Sum, 2010), no qual a digitalização aparece como solução para os desafios da mobilidade e da circulação cotidianas.

Seguindo essa perspectiva, propõe-se compreender o território e a mobilidade urbana como o resultado de um duplo movimento: de um lado, a *tecnosfera* manifesta-se em redes digitais, dispositivos de gestão algorítmica e infraestruturas financeiras automatizadas, que materializam os princípios da rentabilidade e da concorrência generalizada; de outro, a *psicosfera* conforma um ambiente simbólico e afetivo que legitima e naturaliza tais práticas, produzindo uma “atmosfera psíquica” difusa e generalizada (Santos, 2002; Kahil, 2013). Essa dimensão subjetiva traduz a internalização do *ethos* neoliberal – a adesão ao ideal de autonomia empreendedora e à crença na neutralidade tecnológica –, convertendo a racionalidade econômica em experiência cotidiana.

Ao operar por meio de construções discursivas que favorecem projetos estratégicos orientados aos interesses empresariais, a psicosfera sustenta-se na retórica da eficiência de mercado, da inovação tecnológica e da suposta superioridade do setor privado frente à ineficiência estatal. Esse léxico, ao mesmo tempo técnico e ideológico, encobre os interesses primordiais dos agentes corporativos – a otimização da extração de renda e a maximização do valor acionário –, tornando-se particularmente sedutor para as administrações municipais e para o público que identifica a “modernização” com progresso urbano.

Nesse sentido, o caso da Estapar condensa exemplarmente a articulação entre tecnosfera e psicosfera, ao integrar a infraestrutura digital e financeira de controle territorial com a produção discursiva que lhe confere legitimidade social e política. Como demonstra Barberio (2025), a empresa constrói sua autoridade simbólica e institucional a partir de um vocabulário performativo: “cidade inteligente”, “mobilidade eficiente”, “sustentabilidade” e “inovação”

são noções amplamente difundidas em seus relatórios corporativos, campanhas publicitárias e comunicações públicas.

Tal operação discursiva, sustentada por uma tecnosfera que materializa dispositivos de vigilância, cobrança digital e gestão algorítmica, traduz o modo como o capital corporativo redefine o espaço urbano como plataforma de acumulação informacional e rentista. Não por acaso, o Formulário de Referência 2024 da empresa declara:

É nesse cenário que enxergamos uma oportunidade única para atuar como um **hub de mobilidade urbana**, adequando a extensa infraestrutura que já possuímos para oferecer novos serviços, modelos de negócio e soluções aos nossos clientes e consumidores. Nossa infraestrutura já presente em locais estratégicos, em grandes centros urbanos e polos geradores de tráfego, cria condições favoráveis para continuarmos a desenvolver soluções inovadoras, com investimentos relativamente baixos e reduzidos custos com manutenção (ALLPARK, Formulário de Referência, 2024, p. 4, grifo nosso).

A noção de *hub* de mobilidade, amplamente difundida nos documentos corporativos, constitui o núcleo simbólico desse reposicionamento discursivo. Por meio dela, a empresa desloca-se do papel tradicional de concessionária de vagas para o de mediadora de fluxos, articulando tecnologia, finança e gestão territorial sob o signo da inovação – ou seja, ela se apresenta não apenas como operadora de estacionamentos, mas como um agente estratégico da modernização urbana.

Essa redefinição responde, simultaneamente, às exigências impostas pela abertura de capital na B3 – marco que inseriu a empresa de forma definitiva no regime de valorização financeira – e à necessidade de produzir um vocabulário legitimador que associe eficiência técnica à expansão do capital. O aplicativo Zul+, integrado pela empresa em 2017, representa a peça central dessa nova arquitetura discursivo-material. Ele opera como a interface digital que não apenas administra o estacionamento rotativo, mas também centraliza um ecossistema de serviços: pagamento de IPVA, licenciamento, multas, agendamento de manutenção, contratação de seguros e adesão a sistemas de pedágio automático. Com esse instrumento, a Estapar transformou seu antigo aplicativo, até então um utilitário limitado ao pagamento da Zona Azul, em uma carteira digital multifuncional, um verdadeiro *super app* voltado ao automóvel, capaz de integrar e monetizar diversas etapas da jornada de mobilidade urbana.

A etapa seguinte foi consolidar sua presença na infraestrutura de mobilidade elétrica por meio da fusão ou integração estratégica com a Zletric,

que detém uma das maiores redes privadas de carregamento de carros elétricos no país. O acordo firmado entre as empresas possibilitou que os pontos de estacionamento da Estapar – situados em aeroportos, prédios comerciais, *shopping centers*, estádios de futebol, hospitais e empreendimentos residenciais – passassem a funcionar também como locais de recarga de veículos elétricos, de modo que em novembro de 2022, concretizou-se o “fechamento da operação de M&A em que a Companhia, por meio de sua controlada Ecovagas, tornou-se acionista relevante, com 59% de participação na Zletric, mediante o aporte de ativos” (Allpark, 2024, p. 9).

Ao incorporar essa rede ao ecossistema do Zul+, a Estapar não apenas amplia sua tecnosfera – redes físicas de recarga, estações rápidas e conectividade com pontos comerciais e rodoviários – mas também projeta um novo núcleo simbólico de sua plataforma, ambicionando posicionar-se como gestora da transição elétrica urbana. Assim,

Uma das principais tendências do setor automotivo é a conectividade, principalmente para os Veículos Elétricos – VEs (Electric Vehicles – EVs), incluindo (i) o desenvolvimento e crescimento do conceito de CaaS (car-as-a-service, ou carro como serviço), (iii) o crescimento da eletromobilidade a partir da expansão da frota de veículos elétricos e híbridos (iii) os novos modais de transporte urbano, como as soluções de curtas distâncias e o aumento expressivo dos canais de entregas de produtos e alimentos nos grandes centros. Nesse ambiente, emerge uma importante discussão: como realizar integração entre usuários de aplicativos, pedestres, patinetes, bicicletas, carros (incluindo elétricos e híbridos), veículos de entrega, dentre outros. É nesse cenário que enxergamos uma oportunidade única para atuar como um hub de mobilidade urbana, adequando a extensa infraestrutura que já possuímos para oferecer novos serviços, modelos de negócio e soluções aos nossos clientes e consumidores. Nossa infraestrutura já presente em locais estratégicos, em grandes centros urbanos e polos geradores de tráfego, cria condições favoráveis para continuarmos a desenvolver soluções inovadoras, com investimentos relativamente baixos e reduzidos custos com manutenção (ALL PARK, FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA, 2024, p. 4).

A Estapar informa ainda que o Zul+ exibirá um mapa integrado com todos os eletropostos da Zletric, transformando a experiência de uso do automóvel em uma plataforma unificada de energia.⁸ Atualmente a Zletric já se apresenta com mais de 650 estações em 15 estados e como operadora da maior rede privada de carregadores rápidos em funcionamento nos estados de SP, SC e RS.⁹

8 Disponível em: site.estapar.com.br/blog/app-zul-mostra-estacoes-recarga-da-zletric. Acesso em: 10 out. 2025.

9 Disponível em: <https://www.estapar.com.br/paraquemdirige/zletric>. Acesso em: 10 out. 2025.

A digitalização aparece, portanto, como vetor discursivo e operacional da financeirização e da extração de renda, materializando a fusão entre o espaço público e o mercado de capitais. A própria empresa explicita esse vínculo entre digitalização e acumulação:

Seguimos observando uma crescente demanda por serviços por meio de nossas plataformas digitais. Destaca-se o aumento na receita do segmento Digital de 34,2%, em relação ao 2T24, refletindo a materialização das iniciativas estratégicas voltadas à digitalização. No trimestre, nossas plataformas digitais registraram mais de 15,4 milhões de transações, envolvendo produtos e serviços como reservas e pagamentos de estacionamento, zonas azuis digitais, quitação de débitos veiculares, contratação de seguros, uso de Tag, entre outros (Allpark, 2025, p. 6).

Operando sob essa lógica – pautada na digitalização e nas plataformas territoriais –, o uso reiterado de expressões como “inovação”, “alavanca de crescimento” e “mobilidade inteligente” contribui para naturalizar a expansão da Estapar, que diversifica seus serviços e maximiza a receita por meio da integração tecnológica. Como ilustração, destaca-se a integração da *tag*, um dispositivo de identificação por radiofrequência fixado no para-brisa do veículo. Esse cenário caracteriza a articulação entre aplicativos bancários e a viabilidade do pagamento instantâneo, o que acelera os fluxos de circulação e transação do capital — um fenômeno central na dinâmica da digitalização contemporânea.

Trata-se de um discurso que desloca a centralidade da materialidade do território – ruas, vagas, parquímetros – para o domínio abstrato dos dados e das transações digitais, onde o próprio *ato de parar* é subordinado ao nó informacional de uma rede de captura e monetização de comportamentos urbanos. Isso ilustra com clareza a proposição de Jessop (2010) a economia real é um conjunto caótico de atividades que apenas se torna inteligível quando certos subconjuntos são recortados, narrados e dotados de coerência simbólica.

Alinhado à agenda de desoneração do Estado e expansão das concessões, o próprio poder público apresenta a digitalização e a privatização do espaço viário não como uma escolha política com vencedores e perdedores, mas como uma evolução da técnica, da informação e da eficiência na gestão da cidade. Novamente: a complexidade socioespacial é simplificada por meio do discurso corporativo que, mascarando as contradições inerentes ao processo de financeirização e rentismo do espaço urbano, apresenta a digitalização e a privatização como soluções – racionalmente neutras e universalmente benéficas – para os problemas coletivos.

O DESLOCAMENTO E A PARADA URBANA A SERVIÇO DA RENDA

À luz das considerações apresentadas nas seções anteriores, pode-se afirmar que a difusão do discurso de modernização não se limita à retórica empresarial: ele se materializa na própria configuração técnica e simbólica do território. É nesse ambiente tecnossocial que se consolida a forma contemporânea de empresariamento urbano, articulando a tecnosfera e a psicosfera aos direcionamentos do regime de acumulação financeirizado que, ao integrar infraestrutura técnica, racionalidade financeira e narrativas de inovação, dão legitimidade à gestão neoliberal do território. Em comparação ao antigo modelo de conferência do sistema de cobrança, a rentabilidade gerada traz à tona como o *meio técnico-científico-informacional* (Santos, 2002) constitui-se como o suporte físico e algorítmico de uma forma distinta de regulação urbana, no qual a plataformização adquire forma concreta e eficácia social.

Entre os principais instrumentos que ancoram essa nova lógica e a tornam operacional, destaca-se o mecanismo de fiscalização das vagas de estacionamento rotativos nas cidades em que a empresa Estapar atua como responsável pela gestão e manutenção dos serviços. A empresa desenvolveu um sistema de carros inteligentes com as equipagens para: i) a verificação da situação de pagamento das vagas e ii) se o veículo está de acordo com a regularidade proposta pelo código de trânsito e suas regulações municipais.

A leitura das placas dos carros parados é realizada através da tecnologia de Reconhecimento Óptico de Caracteres (no original, *Optical Character Recognition*)¹⁰. De maneira geral, os veículos de fiscalização circulam continuamente pelas áreas de Zona Azul e, atuando como sentinelas digitais, são equipados com câmeras de alta precisão, funcionando da seguinte maneira: ao escanear automaticamente as placas dos veículos estacionados, os dados fotográficos transformam-se em arquivos que podem ser lidos e pesquisados por *softwares* de texto. A informação é cruzada, em tempo real, com a base de dados centralizada no aplicativo; em frações de segundos, o sistema algorítmico verifica se o pagamento foi realizado para aquela placa específica. Caso os dados não estejam de acordo, a solicitação é enviada para a prefeitura com um “aviso de irregularidade” emitido eletronicamente, e, se não for regularizado mediante pagamento de uma taxa à própria empresa, converte-se em uma multa de trânsito aplicada pelo órgão municipal.

10 Exemplo de reportagem sobre este novo serviço de fiscalização: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2022/08/26/bbb-das-multas-como-funciona-o-carro-dedo-duro-da-cet-que-circula-em-sp.htm>. Acesso em: 11 set. 2025.

Na capital paulista, por exemplo, a expansão do uso da tecnologia OCR (Optical Character Recognition ou Reconhecimento Ótico de Caracteres)¹¹ foi responsável pelo aumento significativo da quantidade de aplicação de multas¹² (Figura 2).

Figura 2 – Carro de fiscalização da São Paulo (SP)



Fonte: Cardoso (2023). Jornal Metrôpoles¹³.

Frente à infração por não pagamento do estacionamento rotativo, a CET é acionada para ir ao local e multar o carro, cuja precificação está em R\$195,23, junto da perda de 5 pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação). Caso a parada seja rápida, o sistema pode desconsiderar a condição da multa, porém, se o automóvel permanecer parado em uma vaga de estacionamento em um perímetro de cobrança acima do tempo regulamentado, um agente da CET passa para conferir e emitir uma autuação de descumprimento das regras de trânsito¹⁴.

¹¹ A tecnologia OCR (Optical Character Recognition ou Reconhecimento Ótico de Caracteres) aparece como a tecnologia presente nos carros espiões ou viaturas inteligentes. Ela converte imagens de placas veiculares em dados de texto digital, permitindo que softwares cruzem informações instantaneamente com bancos de dados de trânsito e segurança. A partir dessa análise, aplica-se multas nos veículos que não realizam o pagamento da vaga de estacionamento público.

¹² Em 2019, ano anterior ao início da operação dos carros de fiscalização, emitiram 267 mil multas pelo uso irregular do estacionamento rotativo. Já em 2022, ano que já estava em prática o carro de fiscalização, foram registradas 399 mil multas. Disponível em: noticias.r7.com/sao-paulo/multas-por-estacionamento-irregular-em-zona-azul-sobem-50-com-carro-espioe-em-sp-13062023/. Acesso em: 11 set. 2025.

¹³ Cardoso, W. “Carros espiões” flagram 1.000 infrações por dia em zona azul de SP. Jornal Metrôpoles, 2023. Disponível em: www.metropoles.com/sao-paulo/carros-espioes-flagram-1-000-infracoes-por-dia-em-zona-azul-de-sp. Acesso em: 24 jun. 2026.

¹⁴ Informações disponíveis em: www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2022/08/26/bbb-das-multas-como-funciona-o-carro-dedo-duro-da-cet-que-circula-em-sp.htm. Acesso em: 19 set. 2025.

Tal situação representa a materialização de uma *tecnosfera* de vigilância e controle, um *panóptico viário digital* (Candiotto; Neto, 2019) que transforma a rua em um ambiente de monitoramento constante e total. Por meio da aplicação do OCR, a troca e o arquivamento de informação são facilitados, resultando na construção de um banco de dados de identificação veicular, controle de tempo, geração de estatísticas e rastreabilidade. O sistema OCR elimina a possibilidade de evasão, de tolerância ou de negociação informal, hipercapilarizando o controle sobre o território, onde cada irregularidade detectada representa uma receita potencial, seja pela taxa de regularização paga diretamente à empresa, seja pela multa que reforça o poder coercitivo do sistema e disciplina o comportamento do usuário.

Concomitantemente, a densa malha técnica – composta por placas, sensores, aplicativos e veículos de fiscalização – não apenas regula o fluxo, mas trabalha em conjunto para criar a *psicosfera* que naturaliza a automação, justificando-a como uma forma de garantir a “rotatividade democrática” das vagas e de modernizar um sistema antes sujeito a falhas humanas e inconsistências. Na prática, porém, sua principal consequência é a maximização da capacidade de fiscalização a um nível antes impossível, o que resulta diretamente na maximização da arrecadação. A eficiência, aqui, não está a serviço do cidadão, mas do acionista: a presença constante e visível do carro de fiscalização, a interface amigável e “sem atritos” do aplicativo e a narrativa onipresente de progresso tecnológico criam uma percepção de que este é o único futuro possível para a cidade – um futuro mais limpo, ordenado e eficiente.

Expressando-se nas consequências socioespaciais associadas aos circuitos da economia urbana (Santos, 2004), a automação da fiscalização e do pagamento erradica sumariamente as figuras que compunham o *circuito inferior* associado ao estacionamento, notadamente os “flanelinhas”. O circuito inferior da economia é conceituado como um contraponto ao movimento hegemônico de organização econômico do espaço, sendo formado por atividades de menor expressão, que se imbricam na lógica de pequenos comércios, que são vendedores ambulantes, voltados para o mercado de consumo local e em locais que contrapõe à forma atuação do circuito superior (Santos, 2004).

Os trabalhadores, que antes operavam em uma lógica informal de prestação de serviço, vigilância e negociação direta, são violentamente expulsos do território, pois o sistema digital, hermético e binário (pago/não pago), não permite qualquer brecha para sua atuação. A informalidade, entendida como

não ilegalidade, está associada à ação de cobrança por parte dos cuidadores sem um contrato prévio de serviço com a prefeitura do município.

É o caso encontrado na cidade de Limeira (SP), em que as pessoas que trabalham como cuidadores de carros na rua atuam em uma arena de disputa com os agentes de trânsito da empresa Estapar. O fato foi verificado em um trabalho de campo realizado no local, onde a atuação da instituição empresarial e da ação do agente do mercado marginalizado compõem um movimento de disputa pelo espaço urbano (Figura 3).

Figura 3 – Agente da fiscalização de veículos da empresa Estapar e cuidador de carros na Praça Dr. Luciano Esteves em Limeira (SP)



Fonte: Barberio (2025).

A Figura 3 apresenta o tensionamento entre a ação do Estado combinado à empresa gestora da concessão com os cuidadores de carros. No mesmo perímetro em que age o cuidador de carro, com o pedido de fazer a segurança para o proprietário (imagem da direita), está a empresa com a agente de fiscalização, observando se foi realizado o pagamento e a conformidade com a regularidade normativa municipal (imagem da esquerda). Esse conflito combina duas maneiras distintas de *usos territoriais* (Santos, 2002), em que aparecem na ação e organização do território dois agentes associados ao ato de parar e estacionar na cidade, com regulações diferentes.

Como observado, a distinção entre o planejamento empresarial da Estapar e a existência de trabalhadores que atuam como cuidadores de carros indica como o ato de planejar a cidade brasileira busca eliminar as contradições sociais por meio do discurso modernizante. Seguindo a interpretação de Ribeiro (2008), a inserção das temporalidades tecnologizantes são seletivas e

relacionais, atingindo, através das características da economia e dos projetos políticos, “[...] diferentes camadas ou estratos das experiências sociais e dos acúmulos técnicos existentes nos lugares” (Ribeiro, 2008, p. 191).

Instrumentalizando a digitalização, o circuito superior – corporativo, tecnológico e financeirizado – impõe sua lógica sobre o espaço e torna obsoletas as práticas do circuito inferior da economia urbana, sem oferecer qualquer alternativa ou transição, fenômeno reproduzido em vários outros locais. Na capital paulista, o contrato firmado na concessão do estacionamento rotativo (Zona Azul) buscou demonstrar como os “flanelinhas” eram prejudiciais para o funcionamento da mobilidade e, conseqüentemente, o caminho “lógico” da privatização atualizaria o serviço sob os requisitos da eficiência.

O relatório intitulado “Comissão parlamentar de estudos para avaliar, analisar, elaborar e propor melhorias do sistema de zona azul”, realizado pela empresa Estapar, foi publicado em outubro de 2009, sendo o principal instrumento de denúncia para a ação de cuidadores de carros e as problemáticas envolvendo o atraso tecnológico para a cobrança. O relatório aponta para a necessidade de uma evolução operacional digital. Como principais pontos de melhorias, foram indicadas falhas nas vendas dos talões, o aumento significativo de vendas por terceiros, a quantidades de trabalhadores de rua como cuidadores de carros (os chamados “flanelinhas”), entre outros fenômenos que ditavam uma desorganização do serviço por parte do Estado.

A convergência de estratégias, desde a centralização de serviços via Zul+ até a expansão para a eletromobilidade via Zletric concretiza a ambição da Estapar de se tornar um *hub de mobilidade urbana*, cujo objetivo é criar um ecossistema fechado onde o usuário, uma vez dentro da plataforma, encontra “soluções” para todas as suas “necessidades”, desde estacionar e pagar multas até recarregar seu veículo elétrico. Assim, a “extensa infraestrutura que já possuímos em locais estratégicos”, como descreve a própria empresa em seu Formulário de Referência (2024, p. 4), torna-se a base física para a construção de uma nova rede de serviços que, em última instância, não só gera novas fontes de receita, mas também fortalece a posição monopolística da empresa. Ao controlar a infraestrutura, os serviços e os dados, a Estapar ergue barreiras de entrada para concorrentes e aumenta a dependência do consumidor.

Como observa Christophers (2023), o rentismo contemporânea ultrapassa a posse física da terra ou dos ativos materiais, manifestando-se na capacidade de controlar fluxos, regular acessos e monetizar a escassez sob condições de concorrência politicamente produzidas. No caso das infraestruturas urbanas,

essa escassez é gerada e mantida por dispositivos jurídicos – concessões de longo prazo, parcerias público-privadas, regulações tarifárias – e por dispositivos técnicos – sensores, aplicativos, sistemas algorítmicos de fiscalização – que convergem para assegurar a exclusividade e a previsibilidade das receitas.

Através disso, a ascensão de plataformas territoriais como a Estapar, especialmente após sua abertura de capital (IPO) em 2020, materializa-se na combinação de tecnologia, regulação e discurso, de modo que os espaços de circulação se tornam o próprio objeto de valorização. A tecnosfera, composta por câmeras, aplicativos e algoritmos, cria as condições materiais de controle e cobrança; a psicosfera, alimentada pelo imaginário neoliberal da eficiência e da cidade inteligente, fornece a legitimidade simbólica que naturaliza a exclusão e a extração de renda como preço inevitável do “progresso urbano”. Dessa articulação resulta um urbanismo de plataforma em que a governança territorial se subordina à lógica financeira e a modernização se confunde com a monopolização privada do espaço público. A conveniência prometida ao proprietário de automóvel se sustenta, portanto, sobre um processo de *higienização sociotécnica* que reorganiza a divisão socioespacial do trabalho e reconfigura a mobilidade urbana à serviço da renda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O sintoma da eficiência, que está atrelada aos discursos de localidades corporativas empresariais, aparece como expoente-chave no discurso para a concessão. Essa nova técnica de organização do espaço urbano promove uma reorganização nas situações de utilidade das vias públicas e dos agentes que compõem sua arena espacial de produção. Esse fato concretiza a situação do acontecer simultâneo dos eventos e está imbricado no movimento das formas de controle exercidas de distintas localidades. A simultaneidade está presente na relação da troca de dados e informações e como esse fato proporciona a validação e a compra do ticket do estacionamento. Desse modo, a via pública adentra ao jogo de um sistema corporativo de máxima efetividade para a realização da cobrança, visto que quanto maior a taxa de aquisição, mais se justifica o discurso da modernidade e maior a resultante de aquisição do lucro.

Santos (2008) destaca como os níveis de organização dos objetos que compõem determinados fluxos formulam o sentido de intencionalidade que é destinada aos valores de troca do espaço geográfico. O atual período permite o enaltecimento da informação e sua constituição enquanto uma variável-chave, assim dando uma nova conotação para originalidade social

do direito à cidade e as mazelas de organização dos seus serviços públicos, uma vez que está condicionada a demanda de dispositivos do mercado e seus agentes externos.

Diante das Big Techs, as tecnologias da informação e comunicação ganham uma nova roupagem de funcionalidade na sociedade. A junção desses grandes aglomerados empresariais, constituídas por laboratórios, permite que seja usado um novo rol de tecnologia para expropriar a experiência humana, buscando, assim, tornar matéria-prima mercantilizada os dados comportamentais levantados no cotidiano das pessoas. A inserção de grandes agentes hegemônicos na retórica do capitalismo digitalizado constituiu uma nova esfera técnica da vida e da produção, que caracteriza uma psicosfera com novos hábitos, valores e comportamentos necessários ao funcionamento eficiente das modernizações do capital financerizado.

A tecnologia e a digitalização de setores das relações de contato do serviço público aparecem permeadas por discursos e empregabilidades dos dispositivos digitais como forma de melhoramento do serviço. O estacionamento rotativo é exemplo que essa movimentação se tornou explícita nas últimas duas décadas. Os processos de concessões dos serviços de estacionamento rotativo, ocorridos em muitas cidades brasileiras recentemente - São Paulo, sendo o maior exemplo -, evidenciou como o modelo da digitalização apareceu como insurgente para as resoluções dos problemas apontados no serviço.

A expansão dessa lógica permite um reconhecimento de uma digitalização da mobilidade, em virtude de uma centralização e monopolização dos serviços por parte de uma empresa com o capital aberto na bolsa de valores. A empresa Estapar acrescenta uma gama de serviço a seus aplicativos, visando construir um ecossistema digital para que seus usuários e clientes possam realizar as funções da mobilidade urbana em um só sistema técnico digital. O discurso da modernização facilita sua inserção em meio aos serviços e infraestrutura públicas, caracterizando como a ampliação de áreas, oferecimento de formas de pagamento, vagas e projetos sem medida prévia, estão combinadas a um maior recolhimento de pagamentos pelas paradas nas vagas e na utilização de seus aplicativos, representando um retorno interessante para o mercado e seu novo sistema exploração do espaço urbano. ●

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi realizado com apoio da FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Brasil), Processos 2022/03387-2 e

2025/04622-3; e CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Brasil), Processos 307200/2022-1 e 420048/2022-7.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALLPARK empreendimentos participações e serviços. **Formulário de referência:** 2024. São Paulo: Empresa Estapar, 2024.

ALLPARK empreendimentos, participações e serviços s.a. **ITR – Informações Trimestrais - 07/08/2025**. [s.l.] :[s.n.], 2025. Disponível em: <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7b596c0f-b173-4777-8aab-9e6cc0a43c97/31cdf908-1f8a-687a-f9b4-40c98aea61b9?origin=1>. Acesso em 22 set. 2025.

ARROYO, M. A digitalização do território paulista: manifestações atuais e tendências que prevalecem. **Confins**, v. 65, n. 65, 2024. Disponível em: URL : <http://journals.openedition.org/confins/60174>. <https://doi.org/10.4000/130j3>. Acessado dia 18 de junho de 2026.

BARBERIO, L. D. G. Concessões de estacionamentos rotativos e participação do sistema financeiro: as articulações entre o planejamento urbano em áreas centrais de municípios paulistas e a empresa Estapar. **Dissertação** (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista (Unesp), Rio Claro, 2025.

BARBERIO, L. D. G.; MANOCCHIO, F. G. S.; GALLO, F. Micromobilidade urbana e atuação de agentes financeiros: o caso da empresa Tembici (Banco Itaú) na cidade de São Paulo, Brasil. **Geografares**, v. 3, p. 283-306, 2023.

Autotechs: como elas podem contribuir para a mobilidade urbana brasileira? **Estado de S. Paulo**, São Paulo, 06 de outubro de 2021, 2021 Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/inovacao/autotechs-como-elas-podem-contribuir-para-a-mobilidade-urbana-brasileira/>. Acessado dia 15 de outubro de 2025.

BRASIL. Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Diário Oficial da União: Brasília [DF], 2004.

BRASIL. Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos [...]. Diário Oficial da União: Brasília [DF], 1995.

CANDIOTTO, C.; NETO, S. C. O panoptismo eletrônico virtual e sua ameaça ao exercício da atitude crítica. **Cadernos de Ética e Filosofia Política**, São Paulo, Brasil,

v. 2, n. 35, p. 83-101, 2019. DOI: [10.11606/issn.1517-0128.v2i35p83-101](https://doi.org/10.11606/issn.1517-0128.v2i35p83-101). Disponível em: <https://revistas.usp.br/cefp/article/view/162507>. Acesso em: 17 jun. 2026.

CASTILHO, D. Os sentidos da modernização. **Boletim Goiano de Geografia.**, v. 30, n. 2, p. 125-140., 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.5216/bgg.v30i2.13802>. Acessado dia 17 de junho de 2026.

CHESNAIS, F. (Org). **A finança mundializada**: raízes sociais e políticas, configuração, consequências. São Paulo: Boitempo, 2005.

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

CHRISTOPHERS, B. **Our Lives in Their Portfolios**: Why Asset Managers Own the World. London: Verso, 2023.

CONTEL, F. B. Fintechs e bancos digitais no Brasil. In: GOMES, M. T; TUNES, R.; GODINHO, F. (Eds). **Geografia da Inovação**: Território, redes e finanças. (v1. cap. 16, p. 469-488) Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2020.

JESSOP, B. Cultural political economy and critical policy studies, *Critical Policy Studies*, v. 3, n. 3-4, p. 336-356, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/19460171003619741>. Acessado dia 18 de junho de 2026.

JESSOP, B. The Crisis of the National Spatio-Temporal Fix and the Tendential Ecological Dominance of Globalizing Capitalism. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, 2000.

JESSOP, B.; SUM, N. L. Cultural Political Economy: Logics of Discovery, Epistemic Fallacies, the Complexity of Emergence, and the Potential of the Cultural Turn. **New Political Economy**, v. 15, n. 3, p. 445-451, 2010.

KAHIL, S. P. Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. **Estudos Geográficos**, v. 10, n. 2, p. 10-25, (2013).

MACHADO, L. P. Alcance e Limites das Teorias da Modernização. **Revista de Administração Empresarial**, v 10, n2, p.169-192, 1970.

O'NEILL, P. The financialisation of urban infrastructure: A framework of analysis. **Urban Studies**, 56 (7), p. 1304-1325, 2019.

PAULANI, L. A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e a situação do Brasil. **Estudos avançados**, Dossiê Crise Internacional, v.

23 n. 66, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142009000200003>. Acessado dia 18 de junho de 2026.

PAULANI, M. L. A autonomização das formas verdadeiramente sociais na teoria de Marx: comentários sobre o dinheiro no capitalismo contemporâneo. **Revista Economia**, Brasília (DF), v.12, n.1, p.49-79, 2011.

RIBEIRO, A. C. A atualização técnica do urbano. **Cidades**, 5(8), p. 7-18, 2008.

RIBEIRO, L. H. L. Digitalização do território: materialidades e sentidos da ação. **Revista Tamoios**, v. 20, n. 1, p. 123-144, 2024. Disponível: <https://doi.org/10.12957/tamoios.2024.74922>. Acessado dia 18 de junho de 2026.

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

SANTOS, M, & Silveira, M. L. **Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Recor, 2001.

SANTOS, M. (2008) **Técnica, Espaço e Tempo**: Globalização e meio técnico-científico informacional. 5 ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

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

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

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004.

SILVEIRA, M. L. Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. **Caderno CRH, Salvador**, v.22, n. 55, jan/abr. 2009.

SILVEIRA, M. L. Globalización y finanzas: circuitos de la economía urbana em la ciudad de San Pablo. In: **X Seminario Internacional de la RII**, Santiago de Querétaro, México, maio de 2008.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.168573>. Acessado dia 18 de junho de 2026.

TOZI, F., Duarte, L. R., Castanheira, G. R. (2021) Trabalho precário, espaço precário: as plataformas digitais de transporte e os circuitos da economia urbana no Brasil.

Ar@cne, núm. 252, marzo, vol. XXV. Núm. 252, p. 1–20, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1344/ara2021.252.33968>. Acessado dia 18 de junho de 2026.

VIANA, N. Modernidade e pós-modernidade. **Revista Enfrentamentos**, ano 4, n. 6, p. 1-6, 2009.

VIDEIRA, S. Fintechs - novos atores das finanças contemporâneas: um olhar geográfico. **Entre-Lugar**, v. 11, n. 21, p. 261-284, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.30612/el.v11i21.12058>. Acessado dia 18 de junho de 2026.

CONTRIBUIÇÕES DE AUTORIA

Leandro Di Genova Barberio: o autor contribuiu com o levantamento de dados, a tabulação de dados, a realização dos trabalhos de campo, a escrita e desenvolvimento da análise dos dados e a revisão final.

Maria Carolina Graciano Sugahara: a autora contribuiu com a análise de dados, a escrita de desenvolvimento e do método e a revisão final do texto.

Fabricio Gallo: o autor contribuiu como orientador da dissertação e da pesquisa maneira geral, na análise de dados e na revisão final do texto.

EDITOR DO ARTIGO

Cláudio Luiz Zanotelli

Universidade Federal do Espírito Santo

Vitória, Espírito Santo, Brasil

claudio.zanotelli@ufes.br

Artigo recebido em: 06/01/2026

Artigo aprovado em: 07/07/2026

Artigo publicado em: 25/07/2026