

*Dossier: IV Congreso Internacional de Geografía Urbana. Reconstruyendo el debate sobre la ciudad y su entorno*

# Movilidad Urbana y Agentes del Mercado en la Planificación Urbana: el Caso de los Estacionamientos Medidos

**Leandro Di Genova Barberio<sup>1\*</sup>**

<sup>1</sup> Alumno de Mestrado no PPGG - Programa de Pós-graduação em Geografia da UNESP - Universidade Estadual Paulista (Câmpus de Rio Claro). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5896-2315>. Dirección: Avenida 24 A,1515 - Rio Claro/SP - CEP 13506-900.

\* Correspondencia: [leandro.g.barberio@unesp.br](mailto:leandro.g.barberio@unesp.br)

**Fabrizio Gallo<sup>2</sup>**

<sup>2</sup> Profesor do PPGG - Programa de Pós-graduação em Geografia da UNESP - Universidade Estadual Paulista (Câmpus de Rio Claro) e pesquisador do CNPq. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7674-918X>. Dirección: Avenida 24 A,1515 - Rio Claro/SP - CEP 13506-900.

\*Correspondencia: [fabrizio.gallo@unesp.br](mailto:fabrizio.gallo@unesp.br)

Recibido: 31/10/2023; Aceptado: 30/11/2023; Publicado: 28/12/2023

## Resumen

Las concesiones de exploración de los servicios públicos, junto con otros procesos de acción estatal, caracterizan la formación de proyectos existentes y activos en el sector de la movilidad urbana, condicionando directamente la organización del territorio y la vida cotidiana de las personas. Así, el objetivo de este trabajo es, analizar la relación entre las concesiones públicas para explotar los servicios de los estacionamientos en Buenos Aires como ciudad latinoamericana, apuntando así a delinear mejor la hipótesis de que el sistema local de estacionamiento medido, puede transformarse en un sumidero de recursos para la esfera financiera, manifestando nuevos usos del territorio bajo la égida de las finanzas. La metodología de este trabajo consiste en un relevamiento bibliográfico de las producciones científicas nacionales e internacionales que abordan los temas del método, con el objetivo de comprender el proceso de acción del capital y las condiciones de especulación de los agentes financieros. De esta forma, buscamos entender las formas que los espacios de la ciudad argentina están desarrollando mientras una ciudad de manifestación del capital internacional en sus calles.

**Palabras clave:** Financiarización; Estacionamiento Medido; Territorio Usado; Capitalismo; Planificación Urbana.

## Urban Mobility and Market Actors in Urban Planning: the Case of Metered Parking

### Abstract

Concessions for the exploration of public services, together with other processes of state action, characterize the formation of existing and active projects in the urban mobility sector, directly

conditioning the organization of the territory and the daily life of people. Thus, the objective of this paper is to analyze the relationship between public concessions to exploit parking services in Buenos Aires as a Latin American city, aiming to better delineate the hypothesis that the local metered parking system can become a sink of resources for the financial sphere, manifesting new uses of the territory under the aegis of finance. The methodology of this work consists of a bibliographic survey of national and international scientific productions that address the issues of the method, with the aim of understanding the process of capital action and the conditions of speculation of financial agents. In this way, we seek to understand the forms that the spaces of the Argentine city are developing as a city of manifestation of international capital in its streets.

**Keywords:** Financing; Metered Parking; Land Use; Capitalism; Urban Planning.

---

## 1. Introducción

Buscando entender la situación geográfica (Santos, 2002; Silveira, 1999; Cataia y Ribeiro, 2015) encontrada en diferentes municipios, a partir de la comprensión de los procesos de concesiones de exploración de estacionamientos medidos (en la ciudad de Buenos Aires - Argentina), se muestra la percepción de la acción de las grandes empresas y grupos económicos con relación a la amplia discusión sobre el Estado y su papel. Esto se debe a que las concesiones de exploración de los servicios públicos, junto con otros procesos de acción estatal, caracterizan la formación de proyectos existentes y activos en el sector de la movilidad urbana, condicionando directamente la organización del territorio y la vida cotidiana de las personas.

El Estado es el que asume una posición destacada entre todos los agentes, dado que, el Estado, es como un conjunto de instituciones, es el elemento del espacio geográfico al que se le atribuyen las funciones de establecer las normas, órdenes y legitimaciones (Santos, 2008). En otras palabras, aunque reconocemos la existencia de un poder disipado más allá de las instituciones estatales, también entendemos que “os diversos centros de poder dependem efetivamente da ação legislatora e repressiva do Estado para poderem funcionar como tais” (Boito Junior, 2007). Dicho esto, viene a discusión, cómo las concesiones de exploración de los servicios e infraestructuras públicas denuncian, junto con otros procesos, cambios en el papel que desempeñan los Estados en el sistema capitalista. Para entender estos procesos, debemos buscar la fórmula para comprender la ideología de las privatizaciones y la aplicación de planificación estratégica que se han incorporado a las ciudades en las últimas décadas (1990 - 2023).

En el contexto de este período de acción estatal y formación espacial se encuentra el proceso de financiarización de la economía y las condiciones actuales de la globalización. La reformulación de las regulaciones estatales, la apertura de los mercados nacionales y las privatizaciones fueron fundamentales en la fase de ampliación y expansión del capital financiero sobre las demás fracciones (CHESNAIS, 1998). En la década del 70, el fin del acuerdo de Bretton Woods y la inserción de los principios neoliberales para guiar la política económica, fue un momento crucial para el avance del mercado y otros procesos de financiarización de la economía. De acuerdo con Chesnais (2005), esta forma de capital obtiene su remuneración a través de la esfera ficticia, consistiendo a menudo en acciones especulativas y eludiendo las nuevas inversiones en objetos espaciales.

De esta forma, las nuevas tecnologías de información se convirtieron en herramientas básicas en las relaciones de flujos de información y capital en la estructuración productiva (Contel, 2001). Pensar en el medio técnico-científico-informacional frente a las nuevas condiciones de expansión del capital

sobre los usos del territorio (Santos, 2002) es establecer una comprensión teórica de las redes que construyen los avances científicos y del control sobre las formas de organización del espacio (Santos, 2008).

Por consiguiente, entender la aceleración del funcionamiento de las áreas centrales de las metrópolis y su dinamización del tráfico, contribuye a la comprensión del funcionamiento de los usos del territorio. Según esta condición, el estudio de los estacionamientos medidos entra dentro de la lógica de la movilidad urbana y la accesibilidad a zonas de grandes flujos de vehículos. La inserción de los agentes del mercado financiero a los servicios de movilidad urbana, concretamente a las zonas de parada, representa un punto de estudio que debe llevarse a cabo para entender cómo afectan los procesos de privatización y externalización de servicios a la planificación del transporte y movilidad en las ciudades.

La importancia y el funcionamiento de este servicio en los países latinoamericanos y sus formaciones socioespaciales nacionales, está caracterizada por las condiciones de los países con economías periféricas y, de alguna manera, dependientes del capital privado (nacional y extranjero) que tiene gran poder de acción. La relevancia de nuestro estudio existe porque el presente debate sobre las formas de servicios ofrecidos en las ciudades latinas busca identificar, cuáles agentes intervienen y cómo se comercializan los tickets de los estacionamientos en las zonas céntricas, caracterizando el entendimiento de las formaciones espaciales junto a las inversiones de capital.

De esta manera, podemos ver, cómo la Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene similitudes con la ciudad de São Paulo (Brasil) en su proceso de concesión del servicio de estacionamiento rotativo. Ambas ciudades forman parte de un escenario de intenciones por parte de los agentes del mercado en la privatización de los espacios públicos, dado que el capital corporativo financiero está asociado a las empresas que conforman las prestadoras de servicio en las ciudades estudiadas. Este fenómeno marca cómo en la ciudad de São Paulo (Brasil) la empresa Estapar viene realizando una actuación de mercado en el avance de la movilidad, mientras que, en la ciudad de Buenos Aires empresas como Mercado Libre y Blinkay están iniciando las regulaciones para la concesión.

Así, el objetivo de este trabajo es, analizar la relación entre las concesiones públicas para explotar los servicios de los estacionamientos en Buenos Aires como ciudad latinoamericana, apuntando así a delinear mejor la hipótesis de que el sistema local de estacionamiento medido, puede transformarse en un sumidero de recursos para la esfera financiera, manifestando nuevos usos del territorio bajo la égida de las finanzas. De esta manera, buscamos comprender las formas en que los espacios de la ciudad de Argentina son similares a la ciudad de São Paulo (Brasil), con el fin de entender, como las ciudades cambian de acuerdo con el capital internacional financiero.

La metodología de este trabajo consiste en un relevamiento bibliográfico de las producciones científicas nacionales e internacionales que abordan los temas del método, con el objetivo de comprender el proceso de acción del capital y las condiciones de especulación de los agentes financieros. Se recopilaron datos primarios y secundarios, tanto cualitativos como cuantitativos, a partir de noticias periodísticas y sitios web del ayuntamiento, además de un trabajo de campo in situ para obtener información y observar los cambios resultantes de las concesiones.

## **2. Planificación y la movilidad urbana: los movimientos de la financeirización**

El contexto histórico de la financiarización caracteriza cómo se establece la sistematización de los canales financieros y las relaciones de apreciación del valor a través de mecanismos ficticios. Las finanzas han pasado a ocupar un lugar central en distintos ámbitos, con el “dominio de la esfera financiera” (Chesnais, 1998) en las relaciones de producción espacial y social económica.

El creciente aumento de los activos financieros en la economía intensificó la especulación sobre la moneda y los medios productivos que generan valor. La crisis a principio de los años 1970, dio lugar a esta resignificación del capital financiero y a su fuerte especulación como medio de la adquisición de lucro. La crisis en la producción y la disputa por la hegemonía geopolítica mundial entre las potencias hegemónicas rompieron con el ideal expansivo de los años dorados del capitalismo. Este nuevo contexto histórico condujo a la creación de las políticas neoliberales y a los nuevos frentes de financiarización de la economía.

La desintermediación bancaria ha aumentado con nuevos agentes financieros institucionales. La desregulación normativa de la economía proyecta una nueva circunstancia para que el capital actúe a nivel global. Como señala Chesnais (2001):

As instituições em questão compreendem os bancos, mas sobretudo as organizações designadas com o nome de investidores institucionais: as companhias de seguro, os fundos de aposentadoria por capitalização (os Fundos de Pensão) e as sociedades financeiras de investimento financeiro coletivo, administradoras altamente concentradas de ativos para a conta de cliente dispersos (os Mutual Funds), que são quase sempre as filiais fiduciárias dos grandes bancos internacionais ou das companhias de seguro. Os investidores institucionais tornaram-se, por intermédio dos mercados financeiros, os proprietários dos grupos: proprietários-acionários de um modo particular que têm estratégias desconhecidas de exigências da produção industrial e muito agressivas no plano do emprego e dos salários. São eles os principais beneficiários da nova configuração do capitalismo.

La financiarización y sus agentes de mercado afectan directamente a las condiciones en la organización y producción del espacio geográfico. El gran vector de estos nuevos patrones de acumulación y sus formas de expansión técnica señalan cómo la difusión de medios disruptivos de informatización se asocia al avance de las prácticas financieras (Arroyo, 2006). El neoliberalismo y sus políticas de desregulación de las instituciones estatales se complementan cuando observamos la combinación de elementos que están formalizando las estructuras y concesiones que recibe el territorio.

Las operaciones ideológicas de privatización e implantación de nuevos arreglos se formalizan en una identidad de "psicosfera" y "tecnosfera" para la modernización del espacio geográfico (Kahil, 2010). Sin embargo, la aplicación de estos medios de modernización está vinculada a las medidas de control por parte de grandes empresas monopolísticas del sector tecnológico, que acaban induciendo a determinadas localidades a ajustarse a sus normas de funcionamiento. La internacionalización de la economía tiene como vector los sistemas de modernización territorial, caracterizando la formación de espacialidades vinculadas a la globalización y su inducción a través de agentes hegemónicos. Así, la expansión técnica materializa el movimiento de unificación política y económica de la globalización, dotando a las espacialidades de las ciudades de visiones globales en sus modelos organizativos.

El espacio es transformado por la ocurrencia de estas verticalizaciones económicas y por la acción normativa de sus materialidades. El sistema de objetos y acciones se consolida plenamente bajo la lógica intencional de los grandes agentes hegemónicos de inversión y sus prácticas de refuncionalidad del lugar (Santos, 2002). La organización del espacio geográfico, basada en la institucionalidad financiera neoliberal, forma parte de la intensificación de los flujos de capital y de sus modelos de extracción de beneficios.

La planificación estatal para llevar a cabo el proceso de organización del espacio, el territorio se estructura desde la lógica del gran interés de los agentes hegemónicos del capital. La transformación sesgada de la vida cotidiana se ha aplicado en la marca de grandes instituciones (financieras y no financieras; públicas y privadas) que pretenden establecer sus lógicas de funcionamiento para la

estandarización de los servicios en la ciudad. La comercialización de la ciudad caracteriza la nueva circunstancia de concretización para la planificación y las acciones que las normatividades legislativas deben abordar (Sanchez, 2003). La relación del proceso de financiarización estructura las operaciones de financiación y gasto público, ya que la búsqueda de sus principales dimensiones espaciales: escalas, lugares, redes y territorios, tratan de cómo actúa su lógica de explotación y extracción (Klink y Souza, 2017).

La movilidad urbana se inserta en esta condición de nuevas formas de uso del territorio, ya que los diferentes agentes que intervienen en los formatos de realización y actuación de sus intenciones de uso del espacio condicionan su proceso de estructuración (Gutiérrez, 2012). Pensar que la actuación del Estado caracteriza cómo se ha realizado la planificación urbana. Gutiérrez (2012) plantea que la movilidad urbana debe ser analizada como un fenómeno territorial que se constituyó como consecuencia histórica en diferentes situaciones espacio-temporales. Esto nos permite discutir las realizaciones del espacio urbano y cómo su formación dinámica se caracteriza por la funcionalidad productiva que se le atribuye.

La estructuración de la movilidad se asocia a los servicios de accesibilidad de la ciudad a lo largo de las intencionalidades del capitalismo y sus agentes, representando el modelo de acumulación en el que la planificación gubernamental tiende a realizar sus funcionalidades, caracterizándose en un proceso de choques y contradicciones (Gutiérrez, 2012; Cruz y Fonseca, 2018). La forma de realización y aplicación que se emplee en la movilidad caracterizará las distintas formas de uso que recibirá el territorio. La implicación de los distintos agentes coloca en cuestión la funcionalidad de los servicios vinculados a estas prácticas y cómo el debate inserta sus teorías en la condición de accesibilidad a la ciudad.

Los desplazamientos en la vida cotidiana de la ciudad entran de forma emblemática en la discusión de los medios de transporte y accesibilidad que las ciudades ponen a disposición. Este tipo de estudios están presentes en varias universidades y áreas del conocimiento de la planificación y movilidad urbana, ya que la acción de efectuar e implementar las formas de transporte es evidente en la situación de realización de los desplazamientos de residentes de grandes ciudades (Blanco y Bosoer, 2022). Así, pensar en la implicación de los diferentes agentes que componen la estructuración de las ciudades y sus formas, proporciona la realización de una planificación urbana orientada a una realización social en el uso del espacio de la ciudad.

El intenso flujo de vehículos en las ciudades medianas y grandes plantea problemas de planificación que relacionan la organización de estos automóviles en su desplazamiento diario y la movilidad de las personas. En los grandes centros, se puede decir que uno de los problemas relacionados con la dinámica del tráfico es la falta de plazas de estacionamientos en la vía pública, dado que la falta de planificación en este sector puede provocar implicaciones significativas en la circulación de personas y mercancías por las ciudades, promoviendo una situación de desorganización del tráfico. Esta es, por ejemplo, la opinión de Blanco (2021) al afirmar que:

Los problemas de transporte y movilidad urbanos ocupan un lugar cada vez más destacado en las preocupaciones ciudadanas y en la agenda social y política. Se juegan en ellos las condiciones de vida de la población; la posibilidad de acceso a contactos sociales, servicios y oportunidades de empleo; la relación entre los modelos de urbanización y los patrones de movilidad; y las implicancias ambientales de estos modelos.

La condición de estructuración de la movilidad urbana está ligada a un proceso histórico en la formación de las ciudades (Gutiérrez, 2012). El uso de la ciudad en situación de desplazamiento está asociado a su formación estructural y a las bases de desarrollo de calles y transportes que los

municipios ofrecen. Los estacionamientos medidos en vías públicas forman parte de esta lógica de extracción de rentas del espacio y de organización en sus formas de movilidad urbana.

Dada esta condición, surgió la posibilidad de organizar estacionamientos medidos como parte de la planificación urbana del tránsito y como medio de recaudar fondos para el municipio. En muchos casos, se supone que estos estacionamientos son una importante fuente de ingresos para los municipios, que los proporcionan cobrando una tarifa horaria por el espacio utilizado.

Así, surge el interés de los principales agentes hegemónicos del capital en la condición de captación de estos espacios, ya que estas localidades pasan a servir como condición para la especulación y extracción de renta. Este factor está imbricado en las situaciones de concesiones y privatización del servicio público, ya que estas prácticas están asociadas al discurso pronunciado bajo la lógica de la modernización del espacio geográfico, condicionando de forma expansiva, la disponibilidad de las áreas urbanas a las grandes empresas del mercado financiero.

Así, es notable que exista una disputa en los procesos de concesión de los estacionamientos medidos entre las diferentes empresas de capital privado para su explotación en ubicaciones públicas. Con el aumento y expansión de estos estacionamientos en las ciudades, se ha dado un creciente proceso de licitaciones para la concesión de la explotación de este servicio y con ello, se constata la inserción del capital privado y los impactos de la financiarización en las políticas públicas a escala municipal.

### **3. El medio técnico-científico-informacional y los agentes de la concesión: el caso de Buenos Aires y São Paulo**

La expansión del medio técnico-científico-informacional (Santos, 1991, 2002) caracteriza la inserción de nuevos dispositivos tecnológicos en las funcionalidades de las colecciones rotativas de plazas de estacionamiento medido. La realización de la carga instantánea mediante aplicaciones de teléfonos inteligentes (smartphones) está imbricada en los discursos de modernización de los aparatos tecnológicos de usos cotidianos. Esas situaciones están conectadas al incremento en las relaciones de aceleración del cambio de capital y en las nuevas formas de organización del espacio geográfico (Santos, 2002).

La ciudad de Buenos Aires ofrece un servicio de recarga caracterizado por una zona de estacionamiento de pago en la vía pública. Esta zona comprende parte de los barrios de San Telmo, Montserrat, Balvanera, San Nicolás, Retiro y Recoleta. En un relevamiento realizado en páginas web sobre el funcionamiento de los estacionamientos medidos en la ciudad de Buenos Aires, encontramos similitudes en las formas de pago de los servicios ofrecidos con las de la ciudad de São Paulo (Brasil). En junio de 2022, la metrópoli argentina, inició un proceso de modernización de los servicios prestados para la compra de tickets y horarios de paradas. La digitalización y la inserción de aplicaciones de smartphone para la compra de los billetes de parada surgieron como un discurso de modernización y agilidad para la adquisición del servicio. Las empresas asociadas a estos servicios son: Blinkay (empresa española que operará el sistema de estacionamiento y la aplicación para smartphones) y la empresa Mercado Pago (filial del grupo Mercado Libre) que también operará con los pagos del servicio. La creación de nuevos canales de pago ha redefinido los procedimientos implicados, lo que ha producido una expansión y una nueva etapa del fenómeno financiero en la dinámica territorial (Creuz, 2019).





estacionar en la vía pública fueron destacados como condicionantes en este nuevo período de implementación de contratos.

La Resolución N° 747/SECTOP/21, que marcó el contrato de licitación de los estacionamientos medidos de la ciudad de Buenos Aires, fue firmada en diciembre de 2021 por el secretario de transportes y obras de la ciudad. La discusión sobre el proceso de concesión del servicio permea el debate sobre las condiciones de compra y la internacionalización del contrato de servicios, ya que una de las empresas que adquirió el sistema de servicios tiene su sede en la ciudad de Barcelona.

El valor del contrato de adquisición del servicio rondó los doscientos noventa y cinco millones trescientos quince mil cuatrocientos veintidós dólares (US\$295.318.422). El traspaso estuvo marcado en la ciudad por algunas discusiones sobre favoritismos políticos y compras indicadas. La ampliación de los servicios de estacionamiento medido por parte del ayuntamiento deja lugar a diferentes interpretaciones de las acciones de los agentes que componen el movimiento de adquisición del servicio.

**Figura 2.** Estacionamiento Medido en CABA



Fuente: Autores, 2023.

Las empresas que ganaron las licitaciones para gestionar el servicio en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires fueron Mechp SRL e Integra Parking Solutions, que controla la empresa Blinkyay. En el proceso licitatorio, Mercado Pago quedó a cargo de la recepción y pago de los servicios operados por CABA. La empresa asumió el trabajo y la distribución del capital ficticio que circula en las transacciones de dinero virtual que se registran en la compra y solicitud de paradas de autos.

En la ciudad de São Paulo (Brasil), se está produciendo un proceso similar en las operaciones de la empresa Estapar y su condición de concesionaria de estacionamientos medidos. Después de ganar la licitación de la ciudad, que tuvo lugar en 2019, la empresa salió a la bolsa de valores B3 (Bolsa de Valores do Brasil), lo que caracterizó su oferta inicial de acciones (OPI) en medio de la crisis de la pandemia Covid-19, en mayo de 2020. Esta acción abrió una nueva discusión para los procesos de movilidad urbana, ya que los agentes del capital financiero pasaron a actuar como inversores en el sector de los aparcamientos rotativos.

La empresa, que se destaca por su gran actuación en el sector, lleva 39 años en el negocio de aparcamientos y movilidad urbana. Fundada en Curitiba en 1981, consolidó su negocio en las ciudades de São Paulo y Río de Janeiro. Actualmente está presente en 15 estados brasileños, además



del Distrito Federal, en más de 70 ciudades con más de 400.000 plazas en aproximadamente 700 unidades, además de 22 ciudades con el sistema estacionamiento Digital.

Su condición de inserción en la bolsa de valores fue para pagar una concesión de estacionamiento medido en la ciudad de São Paulo, ya que su proceso de compra en la subasta de concesión para prestar el servicio resultó en un alto valor de (por 51.606 plazas de estacionamiento, se pagaron 2.300 millones de reales (R\$), el equivalente a unos 550 millones de dólares (US\$) al tipo de cambio de la época). La empresa pasó a cotizar en el mercado financiero como acción ordinaria, que se caracteriza por el proceso de actuación de los inversores vinculado al derecho de voto en las asambleas generales y también a los beneficios (dividendos e intereses sobre el capital propio). Este momento histórico introdujo una nueva lógica de actuación en el proceso de concesión de servicios de estacionamiento medido en la provincia de São Paulo.

Los años 2022 y 2023 vieron un proceso de ajustes de las tarifas de estacionamiento medido en la ciudad de São Paulo, abriendo el debate sobre la privatización del espacio público de las plazas de estacionamiento medido. Según el gobierno de la ciudad, cuando la empresa firmó el contrato, se suponía que iba a modernizar el sistema con la identificación automatizada de las plazas, introduciendo un estándar de digitalización de la información a través de teléfonos inteligentes. Toda la situación culminó en procesos de debate y cuestionamiento sobre la inserción y acondicionamiento de los nuevos servicios ofertados.

**Figura 3.** Estacionamiento medido en la ciudad de São Paulo.



Fuente: Autores, 2023.

La movilidad urbana presenta aspectos de nuevos formatos de planificación y la inserción de nuevos agentes en su aplicabilidad. La composición de los diferentes sujetos involucrados en la constitución y ejecución de la movilidad, pone en la agenda la importancia del debate en la condición de organización y planificación del área urbana de las ciudades (Blanco, 2021). La ciudad de Buenos Aires, así como la ciudad de São Paulo, se encuentra en esta situación de diferentes formas en la realización del acto de planificación y estructuración en el sentido de una mayor fluidez y accesibilidad para sus residentes. Así, la comprensión del estacionamiento medido y de los condicionantes que existen en su proceso de constitución y ejecución permite entender cómo se lleva a cabo el acto de planificar en las zonas urbanas.

#### 4. Conclusiones

La digitalización de los sistemas de cobro de los estacionamientos medidos se destaca como un medio de modernización del territorio. El avance del discurso de inserción de nuevos medios de pago

aparece entrelazado con la lógica del capital y de las empresas que operan bajo las exigencias de las concesiones ofertadas. Esta situación formaliza las condiciones de la planificación corporativa y empresarial, estableciendo usos en el territorio que se conectan con patrones verticalizados en la forma de pensar en la ciudad. La concesión asume que la movilidad y el dinamismo de las ciudades serán atribuidos a diferentes agentes en su relación con la detección de problemas urbanos y formas de extracción de renta del territorio.

Los estacionamientos medidos se convierten en una sangría de dinero público para el circuito de acumulación de negocios. Los recursos que deberían haberse recaudado para cada municipio se reparten ahora entre los actores implicados en la gestión y organización del servicio. Desde esta perspectiva, la concesión del servicio público de aparcamiento rotatorio y la lógica de las tecnologías como mediadoras del trabajo realizado, confirman la hipercapilarización financiera del territorio y su acceso a diferentes estructuras del espacio geográfico.

El factor de la comercialización de los estacionamientos medidos en las Bolsa de Valores (como en el caso brasileño) pone de relieve la forma en que la planificación municipal se está sometiendo a la lógica del capital financiero. Con el auge del capital privado, la planificación urbana de las áreas centrales de las municipalidades, que deberían pensar en la mejora de la movilidad urbana, puede pasar de un sentido social del pensamiento sobre la movilidad a un sentido mercantil. La movilidad urbana, que se caracteriza por ser un medio para organizar los desplazamientos de las personas por la ciudad, debe conectarse con las prácticas de uso social y popular, proporcionando una planificación basada en los derechos sociales que conforman el territorio urbano. Cuando este principio sobrepasa las intenciones e intereses del capital, el espacio urbano se convierte en escenario de institucionalización corporativa y de uso empresarial, perdiendo su condición de espacio de uso social.

### Referencias bibliográficas

Arroyo, M. A. (2006) Vulnerabilidade dos territórios nacionais latino-americanos: o papel das finanças. In: Lemos, A. I. G.; Silveira, M. L.; Arroyo, M. [Ed.]. *Questões territoriais na América Latina*. Buenos Aires: Ed. Clacso.

Blanco, J. (2001) Movilidades cotidianas y desigualdades sociales: aproximaciones conceptuales y apuntes para la investigación. In: Virgilio, M. M.; Perelman, M. [Ed.]. *Desigualdades urbanas en tiempos de crisis*. Universidad Nacional Del Litoral: UNL/Flacso, 239 – 254.

Blanco, J.; Bosoer, L. (2022) Movilidad y segregación socioespacial: el caso de las trabajadoras del servicio doméstico en la región metropolitana de buenos aires (RMBA). In: Lopez, S. G.; Theis, I. V. [Ed.]. *Iberoamérica ante los nuevos retos de la geopolítica mundial: territorios en disputa, resistências y organización, de la esperanza a escala urbana y regional*. Nave Editora, 200 – 222.

Boito Junior, A. (2007) *Estado, política e classes sociais*. Editora Unesp.

Cataia, M. A.; Ribeiro, L. H. L. (2015) Análise de situações geográficas: Notas sobre metodologia de pesquisa em geografia. *Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)*, V.11, n.15, 9-30.

Chesnais, F. (1998) Mundialização do capital, regime de acumulação predominantemente financeira e programa de ruptura com o neoliberalismo. *REDES*, Santa Cruz do Sul, v. 3 n. 1, 185-212.

- Chesnais, F. (2001) *Mundialização: o capital financeiro no comando*. Revista *Outubre*, n. 5, fev., 7 – 28.
- Chesnais, F. (2005) O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: Chesnais, F. [Ed.]. *A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências*. Boitempo.
- Contel, F. B. (2001). *Finanças municipais e território. Horizontalidades e verticalidades no município de Baururu (SP)* [Tesis de Maestría] Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Creuz, V. (2019). División financiera del trabajo en sistemas de pagos en Argentina y Brasil. *Revista Geográfica Venezolana*, v. 60, 430-445.
- Cruz, M. F.; Fonseca, F. C. P. (2018). Vetores em contradição: planejamento da mobilidade urbana, uso do solo e dinâmicas do capitalismo contemporâneo. *Caderno Metrôpoles*, São Paulo, v. 20, n. 42, 553-576.
- Gutiérrez, A. (2012) *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte*. Bitácora.
- Kahil, S. P. (2010). Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. *Sociedade & Natureza*. v. 22, n.3, p.475-485, URL: <https://seer.ufu.br/index.php/sociedadnatureza/article/view/11332>.
- Klink, J.; Souza, M. B. (2017). Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. *Caderno Metrôpoles*, São Paulo, v. 19, n. 39, 379-406.
- Sanchez, F. (2003). *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Arcos.
- Santos, M. (1991). Meio técnico-científico e urbanização: tendências e perspectivas. Resgate: *Revista Interdisciplinar de Cultura*, v. 2, n. 2, 76-86.
- Santos, M. (2002). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. EDUSP.
- Santos, M. (2008). *Espaço e Método*. EDUSP.
- Silveira, M. L. (1999). Uma situação geográfica: Do método a metodologia. *Revista Território*, Ano IV, nº 6.



Esta obra se encuentra bajo Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0. Internacional. Reconocimiento - Permite copiar, distribuir, exhibir y representar la obra y hacer obras derivadas siempre y cuando reconozca y cite al autor original. No Comercial – Esta obra no puede ser utilizada con fines comerciales, a menos que se obtenga el permiso.