

Entre anéis e radiais: logística e desigualdade na Região Metropolitana de São Paulo

Between rings and radials: logistics and inequality in the São Paulo Metropolitan Region

Aldo GARCIA JÚNIOR [I]
Sidney Piochi BERNARDINI [II]

Resumo

A reestruturação produtiva na era da globalização e do neoliberalismo impulsionou amplas transformações territoriais, onde a urbanização busca sustentar os fluxos crescentes e a logística adquire papel fundamental. Este estudo explora mudanças relacionadas ao uso logístico do solo na periferia da Região Metropolitana de São Paulo (1998-2020). Constatou-se o surgimento de condomínios logísticos em áreas ambientais e bairros vulneráveis, liderado por grandes empresas globais em colaboração com o setor financeiro e apoio do Estado. A configuração espacial resultante de tais dinâmicas reforça a desigualdade estrutural da sociedade brasileira e manifesta o papel historicamente ocupado pelo País na divisão internacional do trabalho, em um processo de urbanização no qual alta tecnologia e precariedade coexistem em contradição.

Palavras-chave: urbanização; logística; neoliberalismo; financeirização; desigualdade social.

Abstract

Production restructuring in the era of globalization and neoliberalism has boosted broad territorial transformations, where urbanization seeks to support growing flows and logistics has acquired a fundamental role. In this context, the study explores changes related to logistical land use in the outskirts of the Metropolitan Region of São Paulo (1998-2021). The emergence of logistics condominiums was observed in environmental areas and vulnerable neighborhoods, led by large global companies in collaboration with the financial sector and with the government's support. The resulting spatial configuration of such dynamics reinforces the structural inequality of Brazilian society and the role the country has historically played in the international division of labor, in an urbanization process in which high technology and precariousness coexist in contradiction.

Keywords: urbanization, logistics, neoliberalism, financialization, social inequality.



Introdução

Este estudo foi motivado pela contemplação frequente de paisagens que fazem parte do nosso cotidiano, em especial, os extensos condomínios logísticos,¹ estruturas de alta tecnologia, em contraste com bairros pobres e vulneráveis característicos da periferia da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Trata-se de cenários onde a desigualdade é constante e onde a alta tecnologia e a precariedade estabelecem fronteiras visíveis e invisíveis, onde o novo e o arcaico coexistem. As paisagens trazem perguntas, dizia Gourou (1973, apud Santos, 2002), pois “[...] a paisagem não é senão um ponto de partida”, complementa Santos (2002, p. 20). Assim, ao notarmos as contradições evidentes na paisagem, nos perguntamos: qual é o seu significado?

Inicialmente, a emergência e a disseminação dos condomínios logísticos podem ser compreendidas como o resultado de amplas transformações que caracterizaram o modo de

produção ao longo das últimas décadas (Chua, 2021; Danyluk, 2018; Raimbault, 2022). A busca incessante do capital por fluidez, com o aumento do volume e velocidade de circulação de mercadorias, bens e capitais, tem causado amplas reestruturações territoriais, reconfigurando a paisagem das cidades em diversos lugares. Isso se relaciona ao rearranjo das variáveis na divisão internacional do trabalho, na qual a expansão dos sistemas técnicos gera alta mobilidade dos fatores de produção e da difusão dos consumos produtivos e consumptivos (Silveira, 2021).

Nesse contexto, a logística desempenha um papel de extrema relevância, uma vez que a dinâmica global de circulação intensa demanda a implementação de sistemas e infraestruturas voltados para assegurar e intensificar essa fluidez. Segundo Danyluk (2018), ela é responsável por redirecionar o capital subutilizado para o ambiente construído, uma vez que requer uma abrangente infraestrutura territorial com o propósito de ajustar o espaço para

Figura 1 – Paisagem visualizada em Guarulhos, Região Metropolitana de São Paulo



Foto dos autores, 28 de agosto de 2022.

Figura 2 – Desigualdade na paisagem de Cajamar



Foto: Edson Lopes Junior, 19 de outubro de 2021. Disponível em: <https://tab.uol.com.br/edicao/capital-dos-galpoes/#page5>.

a acumulação de capital e acelerar o tempo de circulação do mesmo, permitindo um retorno mais rápido à forma de lucro (Danyluk, 2018; Harvey, 2001). Por essas e outras condições, Chua et al. (2018) afirmam que a logística transformou a própria racionalidade pela qual o espaço é organizado.

Nesse panorama, a metrópole de São Paulo se insere em meio ao olho de um furacão de fluxos de carga e capitais, demandando respostas tanto do Estado quanto do mercado, que passaram a direcionar suas resoluções para a viabilização e a concretização de investimentos voltados à infraestrutura física e à implantação de objetos de suporte à logística.

O rodoanel Mário Covas, cuja construção está em andamento desde 1998, manifestou-se como uma resposta do Estado às transformações mencionadas. Trata-se de uma rodovia circular com 177 quilômetros de extensão, contornando a área urbana mais densa da RMSP, afastando-se de 20 a 40 quilômetros do centro da cidade de São Paulo. A implantação dessa via influenciou novos padrões de uso do território, visto que a acessibilidade proporcionada ampliou as opções de localização para empresas, especialmente aquelas focadas em logística e varejo, atendendo também aos interesses na criação de uma reserva significativa para o mercado imobiliário (Iacovini, 2013).

Este artigo busca elucidar a expansão do uso logístico na RMSP e sua resultante espacial em termos de uso do solo, identificando os principais agentes envolvidos nessa produção, incluindo o Estado e os impactos decorrentes do processo. Os resultados deste artigo reforçam dilemas e fenômenos já abordados pela literatura sobre a urbanização brasileira, tais como: a desigualdade estrutural (Almeida, 2019; Kowarick, 1975; Oliveira, 1977, 2003), a industrialização tardia e a seguinte desindustrialização (Cano, 2012; Carvalho, 2018; Considera e Trece, 2022; Furtado, 1981; Morceiro e Guilhoto, 2019; Singer, 1998; Tavares, 1983), a pauta exportadora baseada em *commodities* e alimentos (Carvalho, 2018; Contini et al., 2023; Frederico, 2015), a dependência e a subordinação aos interesses externos (Bresser-Pereira, 2010; Oliveira, 2003; Santos e Silveira, 2001), a informalidade e a questão do acesso à terra e à moradia (Maricato, 1999; Martins, 2010; Rolnik, 2015), o descaso das autoridades e agentes em relação à degradação ambiental, a atuação do Estado na era neoliberal (Aranes, Maricato e Vainer, 2000; Fonseca, 2019; Fontes, 2010) e o processo de financeirização da economia (Cassiolato e Chesnais, 2014; Dowbor, 2018, 2023; Klink e Souza, 2017; Tavares, 1983; Zaneti, 2017). Esses elementos destacam a complexidade do tema estudado e sua profunda conexão com a história e a dinâmica socioeconômica do País.

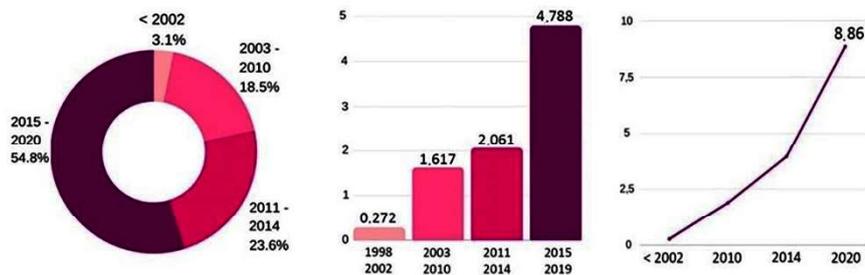
Considerando tratar-se de um estudo de caso, já que o fenômeno investigado está intrinsecamente vinculado ao seu contexto e à dinâmica complexa em que se situa (Groat e Wang, 2013), os procedimentos metodológicos adotados abrangeram a montagem de uma cartografia evolutiva (1998-2020) a partir dos dados espacializados na RMSP em sua relação

com demais dados relacionados aos agentes envolvidos nesta espacialização. O método ancorou-se na pesquisa documental, compondo uma trama de fatos para ajudar a explicar o fenômeno. As fontes consultadas abrangeram corretoras e empresas de pesquisa imobiliária, tais como Buildings, Coliers, Cushmen and Wakefield, Herzog, além de materiais disponibilizados por incorporadores e gestores de ativos, como Bresco, Fulwood, GLP, Golgi, Hines, Prologis, Sanca, TRX, Xplog. Com o objetivo de encontrar fundos de investimento com participação dessas empresas, foi realizada busca junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Outro procedimento envolveu a coleta de dados e informações relacionados aos municípios que experimentaram maior proliferação de condomínios, bem como a análise da legislação vigente em várias instâncias. No caso específico de Cajamar, foram realizadas sobreposições das áreas de expansão de condomínios logísticos mapeadas por este estudo em relação aos mapas de uso do solo, das nascentes e das terras sob jurisdição da União, disponíveis no Plano Diretor de 2007, Lei Complementar n. 095/2007 (Prefeitura Municipal de Cajamar, 2007), e no Plano Municipal de Saneamento Ambiental de Cajamar (Conesan, 2010). Os dados foram coletados, organizados, documentados e, além de serem descritos, utilizamos mapas, imagens e gráficos para representá-los.

A proliferação de condomínios logísticos

As transformações ocorridas no uso do solo decorrentes da construção de condomínios logísticos na RMSP foram amplas. Ao todo, foram

Gráfico 1 – Expansão de condomínios logísticos na RMSP em relação ao período de lançamento de cada trecho do rodoanel: participação no total construído; área construída de condomínios; evolução da área total construída – 1998-2020



Fonte: elaboração dos autores, com base em Buildings, GLP, Prologis e Hines.

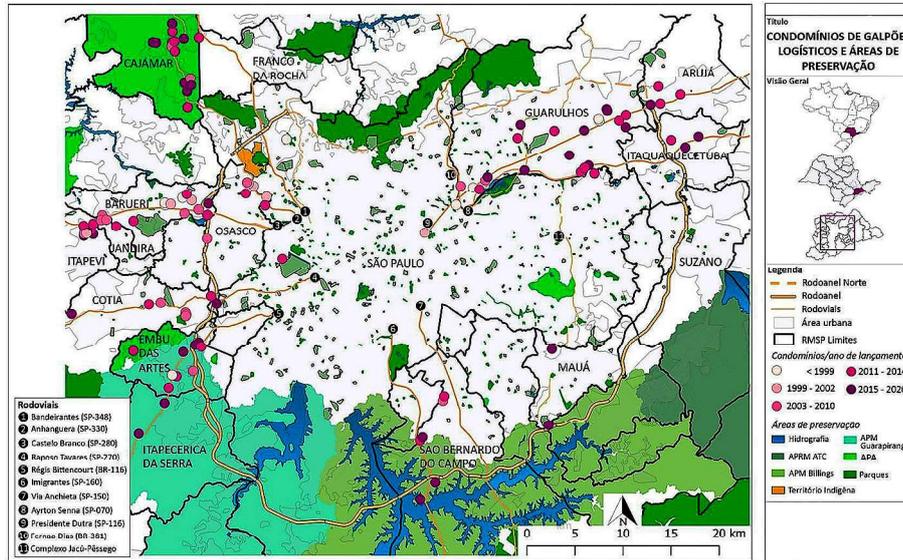
32 empreendimentos nesses trechos, que totalizam 4,6 milhões de m², mais que a metade do total, com média de 143.918 m² por unidade. Ao selecionar os quatro intervalos mais relevantes, notou-se uma tendência: quanto maior a distância em relação ao centro, maior a média da área construída dos empreendimentos.

Essa proliferação de galpões afetou negativamente diversos municípios da metrópole. Uma quantidade elevada de condomínios foi inserida em áreas de preservação ambiental (APA) e em setores considerados de alta vulnerabilidade social. Ao todo, foram contabilizados 32 condomínios inseridos em APA e Áreas de Proteção aos Mananciais (APM). Entre os municípios que apresentaram maior quantidade estão Cajamar, com 18 unidades, e Embu das Artes, com dez. Apesar de ocorrerem em menor grau, os galpões construídos em São Bernardo do Campo também despertam preocupação por estarem inseridos na APM da represa Billings.

Outro aspecto que chama atenção é a relação existente entre os condomínios logísticos e os setores censitários que apresentam alta e altíssima vulnerabilidade social, conforme apresentado na Figura 5. Ainda que uma parcela esteja localizada no interior desses setores, o mapa revela que grande parte dos condomínios foi instalada nas proximidades de bairros vulneráveis, tornando a população alvo das problemáticas originadas por tais empreendimentos. Foram registrados 20 condomínios logísticos nessas áreas, sendo a cidade de Cajamar a que apresentou o maior número, com cinco unidades. Em seguida, vieram Guarulhos, com quatro, e Jandira e Itaquaquetuba, cada uma com três unidades.

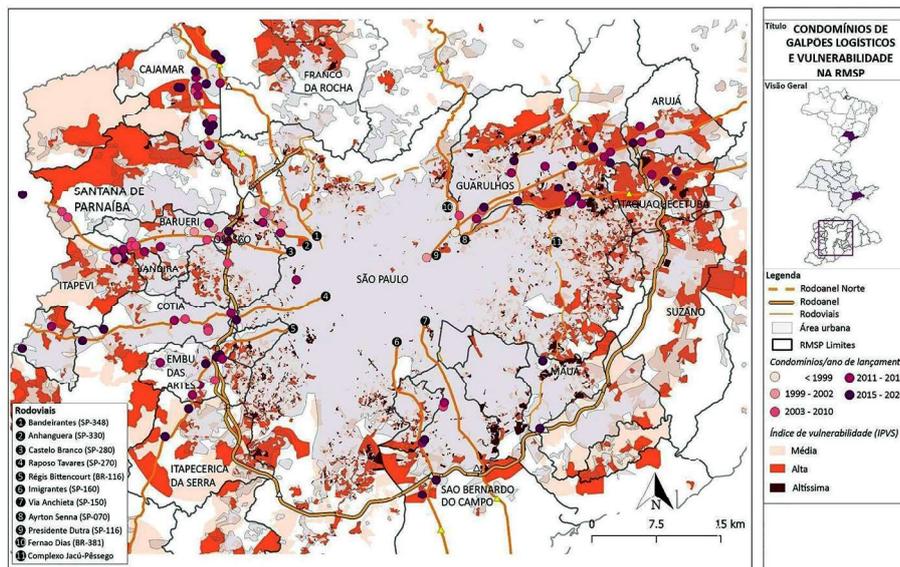
As métricas que indicam um padrão na implantação desses equipamentos evidenciam que a proximidade em relação à via é um fator decisivo para a escolha das localizações, já que áreas anteriormente ignoradas se tornaram importantes espaços de "intermediação",

Figura 4 – Condomínios logísticos e áreas de preservação



Fonte: elaboração dos autores em 15 de março de 2022, com base em CEM, Embrapa, Emplasa e Sima.

Figura 5 – Condomínios logísticos e vulnerabilidade social na RMSP



Fonte: elaboração dos autores em 15 de março de 2022, com base em: IPVS (2010), IBGE (2010), Embrapa, Emplasa e Sima.

conectando o centro de comando e consumo na capital a setores produtivos dispersos e fragmentados em lugares distantes. A localização próxima à ótima se encontra no equilíbrio entre três fatores: as vantagens da proximidade ao centro de consumo; as vantagens do acesso às infraestruturas; as desvantagens relacionadas aos altos custos de implantação, aluguel e impostos. Esses fatores se relacionam às economias e deseconomias de aglomeração, influenciados pelas forças centrípetas e centrífugas da metrópole, que afastam ou aproximam atividades de acordo com o grau de dinamismo (Santos e Silveira, 2001; Sposito, 2015). O equilíbrio desses fatores situa-se nas margens da metrópole, onde há uma oferta maior de terras e custos mais baixos, além de um rápido acesso às rodovias.

Sistema de produção de condomínios logísticos

As transformações observadas na RMSP ocorreram mediante investimentos promovidos por diversos segmentos (logístico, imobiliário, industrial, comercial e financeiro), viabilizados e mediados pela participação do Estado. A empresa que demonstrou maior atuação no segmento em território nacional foi a Global Logistic Properties (GLP), com mais de 3,1 milhões de m² de galpões. Fundada em Cingapura, em 2003, é líder global em gestão de investimentos e desenvolvimento de negócios em logística, *real estate*, infraestrutura, finanças e tecnologias aplicadas ao setor. Além de especializada na construção e administração de condomínios logísticos e industriais, a empresa também gerencia fundos diversos. Presente no

Brasil, na China, na Europa, na Índia, no Japão e nos EUA, a GLP possui US\$89 bilhões em *real estate* e fundos de *private equity* sob sua gestão, apresentando um portfólio de 62 milhões de m², distribuídos em mais de 2 mil propriedades em 630 parques logísticos ao redor do mundo. Segundo informações obtidas no site da própria GLP, o seu portfólio tem a capacidade de armazenar e distribuir produtos manufaturados para 52% da população global.

A GLP inseriu-se no mercado nacional a partir da aquisição dos empreendimentos logísticos da empresa Prosperitas, em 2012, iniciando sua participação com o estoque de 1,9 milhão de m² de galpões locais. Os investimentos ocorreram mediante a formação de duas *joint ventures* em parceria com a China Investment Corporation (CIC), o Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) e o Government of Singapore Investment Corporation (GIC). Junto a estes parceiros, a GLP vem expandindo cada vez mais seus investimentos no País. Em 2021, o portfólio da empresa em terrenos era de 5 milhões de m², dos quais 3,1 milhões de m² estavam construídos e 1,9 milhão de m² estavam no *pipeline* de desenvolvimento da empresa. Na RMSP, ela detém o maior estoque de galpões, um total de 1,94 milhão de m², distribuídos em 16 condomínios, nos municípios de Cajamar, Itapevi, Jandira, Santana do Parnaíba, Embu das Artes, São Bernardo do Campo e Guarulhos (GLP, 2021).

A GLP também atua por meio de fundos de investimento. A busca realizada junto à CVM encontrou cinco Fundos de Investimento em Participações (FIP) sob o nome da GLP (GLP Investimentos Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia I – V), todos administrados pela Votorantim Asset Management DTVM Ltda. Somados, o patrimônio líquido destes

fundos ultrapassa os R\$6,05 bilhões, cotizado entre três e quatro acionistas não residentes no País. Com base nesses dados e nessas informações, pode-se dizer que a GLP é o principal agente atuando na produção de condomínios logísticos no País, se destacando amplamente em comparação aos demais (CVM, s.d.).

Outra empresa que demonstrou participação relevante é a Prologis, sediada nos EUA. A empresa é líder mundial em desenvolvimento e administração de condomínios logísticos, responsável por um portfólio com mais de 89 milhões de m² distribuídos por 4.655 galpões, em 19 países e quatro continentes. Fundada em 1983, conta com mais de 136 bilhões de dólares em ativos sob sua administração. No Brasil, desde 2008, a empresa estabeleceu sociedade com a Cyrela, grande incorporadora nacional, fundando a Prologis/CCP. Os condomínios logísticos ofertados possuem localização privilegiada em São Paulo e no Rio de Janeiro, contabilizando, aproximadamente, 1 milhão de m² em galpões construídos, distribuídos em 23 unidades. A empresa possui um portfólio de terrenos que ultrapassa 2,15 milhões de m² para futuros lançamentos. Do total construído, 0,86 milhão de m² encontram-se na RMSP, distribuídos em 17 galpões inseridos em cinco condomínios, localizados nos municípios de Arujá, Santana do Parnaíba e, principalmente, em Cajamar, onde a empresa conta com aproximadamente 0,77 milhão de m² (Prologis, s.d.). A Prologis também atua a partir de um Fundo de Investimento Imobiliário (FII) descrito na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pela razão social Prologis Brazil Logistics Venture Fundo de Investimento Imobiliário, gerenciado pela BRL Trust Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A., constituído em 2018 e com mais de

R\$2,7 bilhões em patrimônio líquido, contando com dois cotistas não residentes no País (CVM, 2021, s.d.).

Por sua vez, a Hines se diferencia das empresas citadas por atuar em segmentos mais diversificados do mercado. Sua atuação no Brasil teve início em 1998, momento em que decidiu ramificar suas operações com ênfase nos condomínios logísticos. Sua trajetória exemplifica a mudança de cenário a favor dos investimentos voltados ao segmento a partir de 2005, quando surgiu a maior parte dos condomínios produzidos pela Hines no País (Finatti 2011). Atualmente, no portfólio de imóveis da empresa, consta a implantação de condomínios em apenas dois municípios da RMSP. Em Cajamar, localizam-se próximos à rodovia Anhanguera, a menos de 12 quilômetros de distância do Rodoanel. A quantidade de área ocupada é de 88,883 m², em um terreno de 347.400 m². A Hines atua no País em parceria com o CalPERS, o fundo de pensão dos funcionários públicos da Califórnia, um dos maiores fundos do mundo que, em 2018, administrava mais de US\$360 bilhões em capital, para mais de 1,6 milhão de funcionários públicos daquele Estado, aposentados e suas famílias. Em 2007, o CalPERS Brazil II (HCB II) adquiriu 360 acres de terras no município de Embu das Artes, mais de 1,45 milhão de m². Em parte delas, dois anos depois, foi lançado o Distribution Park Embu, contando com 180.500 m² construídos em um terreno de 964 mil m². Já o Distribution Park Embu 2 foi lançado somente em 2013 e conta com 52.300 m² em um terreno de 127 mil m² (Hines, s.d.).

Outra empresa de destaque é a Sanca Galpões, uma divisão da Sanca Construções, empreiteira e incorporadora brasileira fundada em 1978. Além de atuar no segmento de

galpões logísticos, a empresa também está envolvida em loteamentos residenciais, construção de residências (horizontais e verticais) e edifícios comerciais. Ao longo de sua trajetória, acumulou mais de 3 milhões de m² de área construída, incluindo 1,6 milhão de m² em empreendimentos residenciais e comerciais, bem como 1,5 milhão de m² em centros logísticos. Foram identificados dez condomínios construídos pela Sanca na RMSP, abrangendo uma área de 0,73 milhão de m², além de dois condomínios em processo de construção. A ausência de conexões aparentes com estruturas de fundos de investimento sugere que a empresa opera de maneira mais alinhada com as abordagens tradicionais de empreiteiras, diferenciando-se das outras empresas abordadas, que contam com apoio e liquidez do mercado financeiro para sustentarem seus investimentos.

Nesse cenário, os FII desempenham um papel significativo na totalização de metros quadrados negociados. Além de se envolverem na compra, venda e locação de galpões, esses fundos estabelecem parcerias com varejistas e empreiteiras, participando ativamente na produção dos empreendimentos. Esse é o caso do fundo Xplog, identificado como o agente com maior participação no total de área construída na RMSP atuando nessa modalidade. Trata-se de um FII voltado para o mercado de galpões logísticos, gerenciado pela XP ASSET Management, uma agência com mais de R\$49,5 bilhões em ativos sob sua gestão. O Xplog tem o objetivo de obter renda por meio da locação de ativos e lucros imobiliários, reciclando constantemente seu portfólio, o que envolve a compra e a venda de posições em empreendimentos de acordo com as flutuações do mercado e dos interesses de desempenho dos investidores. O fundo detém 0,29 milhão de m²

em ativos na RMSP, dos quais 0,24 milhão está localizado em Cajamar, enquanto o restante está distribuído entre Santana do Parnaíba e Barueri. Embora a participação dos FII seja menos expressiva quando comparada à dos incorporadores imobiliários, o aumento no número de investidores e nos valores dos estoques têm ampliado significativamente a área comercializada em tempos recentes.

Os casos de Cajamar e Embu das Artes

Cajamar

A produção de condomínios logísticos nos municípios estudados contou com ativa participação do poder local, viabilizando seu desenvolvimento. Localizada a 30 quilômetros da capital, Cajamar emergiu nos últimos anos como um *hub* logístico crucial da metrópole, essencial em várias cadeias produtivas devido à sua fácil conectividade com o eixo rodoviário noroeste (rodovias Anhanguera e Bandeirantes), rumo ao interior e ao Centro-Oeste do País. Além disso, sua proximidade com o trecho oeste do Rododanel facilita o acesso à BR-116, conectando-se ao sul do País, e ao trecho sul, que proporciona ligação à via Imigrantes, estendendo-se até o Porto de Santos. No período de 2006 a 2021, a transformação da paisagem urbana e territorial de Cajamar apresentou mudanças de grande relevância, originadas das ações de incorporadores, proprietários de terras e prefeitura.

As alterações substanciais que ocorreram no perímetro urbano, nos instrumentos estratégicos de ordenamento do solo e na infraestrutura desempenharam papel vital nas transformações observadas. Desde 2007, ocorreram

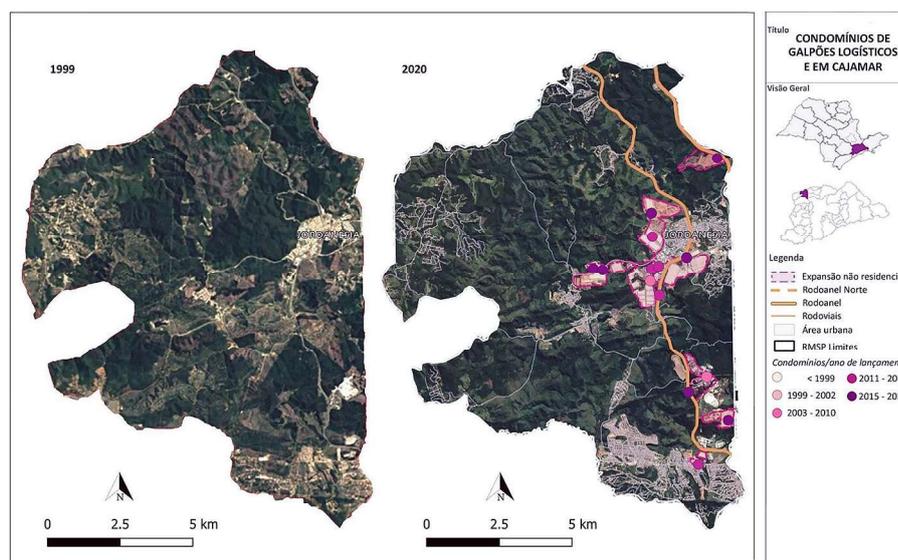
modificações sucessivas no zoneamento, permitindo a construção de condomínios logísticos em várias zonas da cidade. Em 2019, novas mudanças incrementaram o potencial construtivo em zonas destinadas a atividades logísticas e a criação da Zona Urbana Inteligente possibilitou a construção de condomínios logísticos em uma nova área de expansão. A legalização da produção de condomínios logísticos sobre áreas verdes revela-se ainda mais alarmante quando levamos em conta que toda a área do município de Cajamar é considerada APA desde 1984 pela Lei Estadual n. 4.055/1984 (São Paulo, 1984).

Incentivos fiscais também foram implementados por meio de leis complementares ao longo dos anos. Esses incentivos buscavam atrair empresas para a região para promover o crescimento econômico. Em contrapartida,

requeriam contribuições locais substanciais, como a contratação de trabalhadores do município. A isenção do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) foi instituída pela Lei n. 1470, de 2011 (Município de Cajamar, 2011), permitindo 13 anos de isenção para empresas logísticas em Cajamar, estendida para 25 anos em 2018 e posteriormente reduzida para cinco anos em 2019. Por sua vez, a alíquota de 2% do Imposto Sobre Serviços (ISS) logísticos foi implementada pela Lei Complementar n. 68, ainda em 2005 (ibid., 2005).

Todas essas circunstâncias transformaram Cajamar em um ponto de interesse para as empresas, resultando em uma expansão significativa, com cerca de 2 milhões de metros quadrados construídos. Essas transformações, embora tenham contribuído para o crescimento econômico, também levantam preocupações

Figura 6 – Expansão de condomínios logísticos e centros de distribuição em Cajamar, imagens via satélite: 1999-2020



Fonte: elaborado pelos autores, em agosto de 2020.

em relação ao planejamento, à ocupação e aos impactos ambientais. Em outras palavras, trata-se de uma área equivalente a mais de 294 campos de futebol cobertos por pavimentação de concreto e asfalto impermeáveis, localizados em zona de proteção ambiental.

Nesse contexto, a população local vem enfrentando diversos desafios e precariedades. Enquanto o grande capital internacional recebeu isenções e incentivos por mais de uma década, Cajamar abriga 2.500 famílias vivendo em áreas de risco e 24% das residências ainda não têm acesso à rede oficial de esgoto (G1 SP, 2012; IBGE, 2010). As desapropriações aumentaram, cedendo espaço para a implantação de infraestrutura viária essencial aos empreendimentos (Garcia Júnior, 2021; Jeronymo, 2016; Siqueira, 2001, 2009; TJSP, 2014; Yassu, 2021). Uma pesquisa rápida utilizando a ferramenta Google revela que tanto jornais locais quanto veículos ligados à grande mídia relatam processos de reintegração de posse e o surgimento de novos assentamentos informais no município. A desigualdade fica evidente em dados disponibilizados na plataforma IBGE Cidades (2017): embora o PIB *per capita* do município seja estimado em R\$180 mil, colocando-o na sétima posição entre os 645 municípios do estado de São Paulo, aproximadamente 35% da população sobrevive com meio salário-mínimo. Além disso, em relação à educação, o município ocupa a alarmante 576ª posição entre os 645 municípios em relação à taxa de escolarização de crianças de 6 a 14 anos. No que diz respeito à infraestrutura de saneamento, Cajamar ocupa a posição 548ª no Estado e no cenário político,

padecendo de uma profunda instabilidade, já que ocorreram 13 trocas de prefeitos entre 2012 e 2018 (Silva, 2018).

Além do que foi discutido até aqui, é importante considerar certas características estruturais que se tornaram evidentes ao se analisar o processo recente de urbanização em Cajamar. Isso é perceptível ao observar o histórico fundiário da área onde ocorreu grande parte da expansão de condomínios. Este aspecto está diretamente ligado ao patrimônio de uma única família, os Abdalla, cujo herdeiro e proprietário das terras é considerado o terceiro *Chief Executive Officer* (CEO) mais rico do Brasil, cujo patrimônio está avaliado em 15,3 bilhões de reais (Forbes, 2023). Entretanto, as terras da família permaneceram sob tutela da União e envolvidas em disputas judiciais até meados da década de 2000 devido a uma série de complexidades legais, com destaque para questões relacionadas à sonegação de impostos (Jeronymo, 2016; Siqueira, 2001, 2009; TJSP, 2014). Estima-se que essas terras abrangem cerca de um quarto do território do município. Após sua liberação para comercialização, empresas locais começaram a atuar, focando na preparação de grandes terrenos para futuros assentamentos através da conversão da terra *in natura* em platôs utilizáveis (Yassu, 2021). Os resultados desta pesquisa demonstraram que a venda dessas áreas para incorporadores resultou em intervenções que deram origem à maioria dos condomínios existentes em Cajamar atualmente.

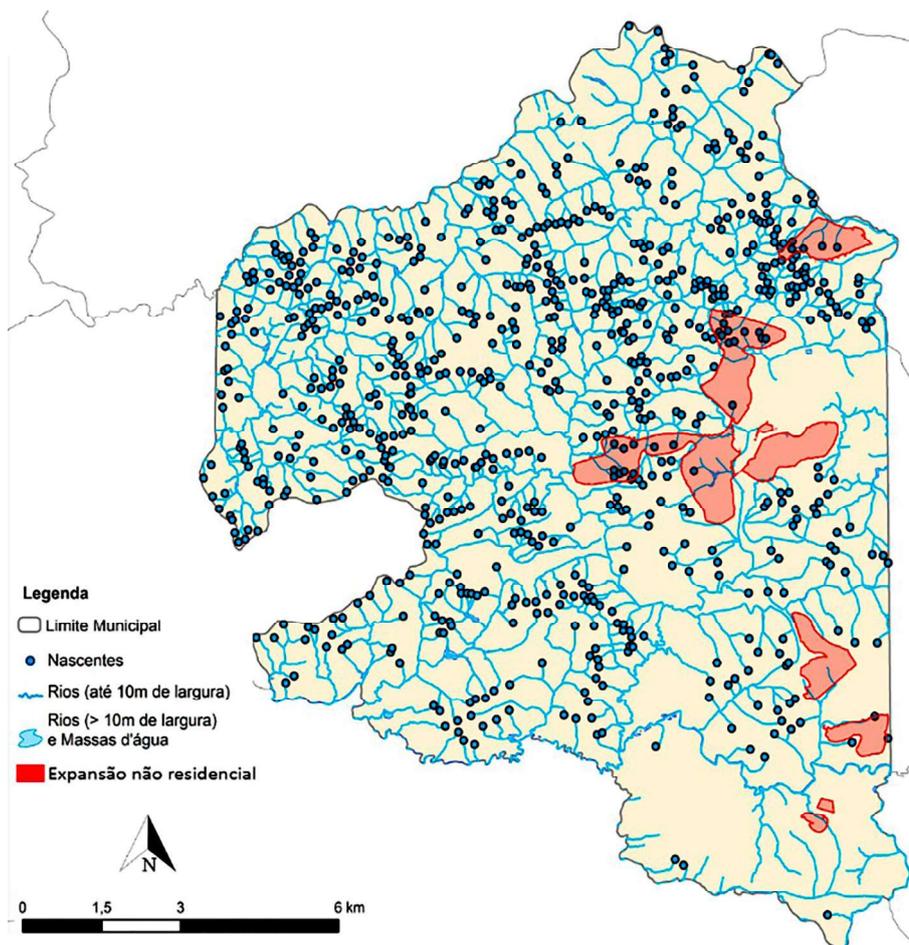
Desde então, os impactos ambientais causados por estes “enclaves devoradores de espaço” passaram a se tornar cada vez mais

evidentes. Em 2011, a partir de solicitação da Tetraquímica Indústria e Comércio Ltda., o Ministério Público (MP) instaurou um inquérito,³ sustentando que a empresa estava sofrendo graves efeitos decorrentes de enchentes causadas pela ocupação irregular e desordenada dos imóveis adjacentes. A situação era preocupante, pois os empreendimentos de médio e grande porte que estavam sendo instalados no local causavam inúmeros impactos ambientais e afetavam consideravelmente as nascentes e os cursos d'água existentes na área (TJSP, 2014). Durante o processo, um dos pontos de conflito e de ampla discussão envolveu, por um lado, o município, os incorporadores e a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb),⁴ que alegavam a inexistência de nascentes no local onde foi realizada a movimentação de terra. Por outro, o MP precisava obter provas para demonstrar a existência das mesmas (ibid.). Em 2022, o MP alegou a ocorrência de danos ambientais devido à intervenção nas áreas de preservação, considerando que a área em questão havia perdido sua função ambiental há muito tempo devido à urbanização. Em um primeiro momento, o laudo pericial indicou que o desfazimento das obras não seria viável e poderia causar problemas sanitários na região. Portanto, o TJSP decidiu a favor da proposta de compensação ambiental oferecida pelas apelantes (incorporadores e prefeitura), que envolve a recuperação de uma área sete vezes maior do que a ocupada pelo galpão da Prologis, principal área afetada. Como resultado, a sentença foi reformada para determinar a recuperação ambiental por meio da compensação ambiental, e não houve indenização pelos danos irreversíveis (TJSP, 2022).

Para fins de comparação e análise, o mapa de nascentes elaborado pela Fundação Brasileira para Desenvolvimento Sustentável (2012) foi sobreposto à área onde ocorreu a expansão de condomínios, revelando que 13 nascentes foram cobertas onde hoje se encontra a Prologis e em seu outro galpão em construção. Também foi observado que nascentes foram cobertas em diversos pontos do município, incluindo empreendimentos de outra grande empresa do setor, a GLP, e no recente empreendimento locado para a gigante do varejo Leroy Merlin, um ativo do FII Xplog (2022), às margens da rodovia dos Bandeirantes.

Neste caso, a combinação de agentes viabilizou, portanto, a expansão dessa fronteira: uma empresa global, que atua tanto no mercado financeiro quanto na incorporação e gestão de imóveis (Prologis), em parceria com uma grande incorporadora nacional (Cyrela), uma empreiteira local responsável pela preparação física dos terrenos (Pillar), o poder público – (prefeitura) que facilitou, garantiu e estimulou a produção – e o grande proprietário de terras (família Abdalla). Assim, os agentes locais deixaram as terras prontas, com infraestrutura, platôs moldados, aprovações nos órgãos competentes, zoneamento e perímetro favoráveis, além de oferecerem uma série de isenções. Restava apenas que uma grande empresa com o capital necessário, como a Prologis, surgisse para concretizar o investimento almejado pelo conjunto de atores locais. A análise desses agentes por essa perspectiva revela elementos esclarecedores sobre o papel desempenhado pelo Estado.

Figura 7 – Nascentes e expansão de condomínios logísticos



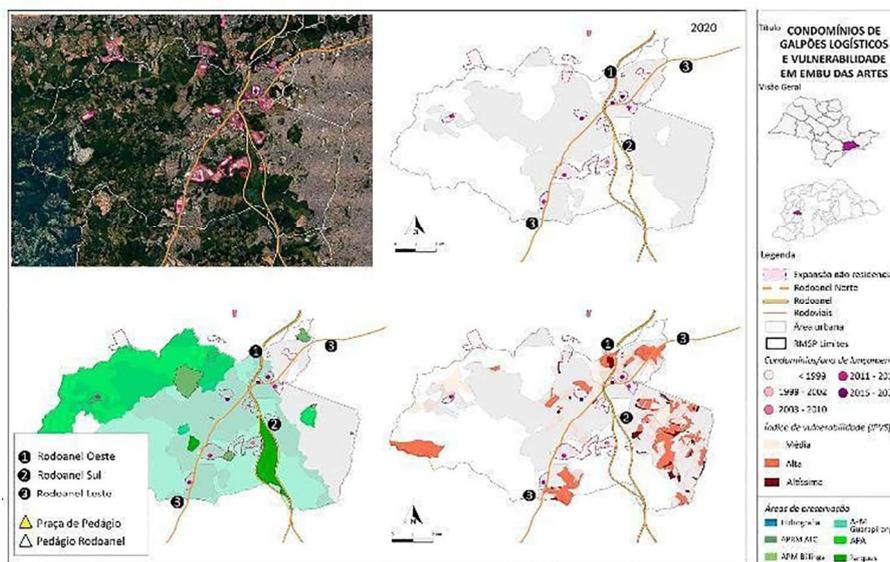
Fonte: elaboração dos autores em 28 de janeiro de 2021, com base no Projeto de Apoio à implantação do Cadastro Ambiental Rural, de 2012 (FBDS, 2012).

Embu das Artes

Embora apresente fatores e condições menos alarmantes quando comparado a Cajamar, o município de Embu das Artes, situado ao sudoeste da capital, em direção ao sul do País, no encontro entre o rodoanel e a rodovia Régis Bittencourt (BR-116), também exibe características semelhantes. De acordo com projeção do IBGE para 2018, o município abrigava quase 268 mil habitantes, representando uma taxa geométrica de crescimento anual de 1,23% entre 2008 e 2018, número superior ao da RMSP (0,73) e ao do Estado (0,81). Em relação à produção de condomínios logísticos, Embu das Artes conta com um estoque de 0,72 milhão de m².

O rodoanel desempenhou um papel significativo nas mudanças ocorridas no município, gerando expectativas de valorização mesmo antes da conclusão do trecho sul. Desde 2009, a prefeitura oferece isenções e benefícios fiscais, criando um ambiente atrativo para investimentos privados. A revista *Buildings* (2018), especializada no mercado imobiliário, destacava que Embu possuía diretrizes que permitiam incentivos fiscais, como a isenção do IPTU e uma alíquota do ISS de 2%, enquanto na cidade de São Paulo esse valor era de 5%. Isso fez da região um destino procurado por empresas que buscaram reduzir os encargos fiscais, uma prática conhecida como "elisão fiscal". No entanto, se de maneira semelhante a

Figura 8 – Condomínios logísticos, infraestruturas, áreas de proteção ambiental e vulnerabilidade em Embu das Artes – 2020



Fonte: elaboração dos autores em 10 de fevereiro de 2020.

Cajamar, Embu pode ser considerada um “paraíso” para os galpões, o reverso dessa moeda revela outra face da cidade: 36,2% dos moradores de Embu das Artes sobreviviam com rendimentos de até meio salário-mínimo, conforme dados do IBGE (2010).

Dois anos após a inauguração do Rodoadnel, o Plano Diretor de Embu das Artes, de 2012, introduziu diretrizes que permitiram a proliferação intensa de empreendimentos logísticos. A proposta autorizava a instalação de um corredor industrial atravessando a APA Embu Verde e a Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Guarapiranga, afetando uma área de 2,4 milhões de m². O plano também viabilizou o aumento do potencial construtivo na Zona Urbana Consolidada (ZUC 3), que engloba o entorno do centro histórico da cidade, permitindo as construções de grandes empreendimentos para residência, comércio ou logística, o que poderia afetar, inclusive, a área turística do município (Azevedo, 2017). A mídia, na época, revelou que as decisões não ocorreram sem um embate com discussões acaloradas entre moradores, ambientalistas e prefeitura. Os moradores alegavam que o projeto do Plano Diretor havia sido alterado nas últimas reuniões e que o corredor industrial só apareceu nos últimos mapas apresentados. "O nome da cidade é Embu das Artes e você chega e só encontra galpão?", questiona morador (Costa, 2012). Após quatro anos, a prefeitura retomou o processo de discussão para realizar ajustes e introduzir novas propostas, que também foram alvo de questionamento. Aprovado por unanimidade, o Projeto de Lei Complementar (PLC) n. 017/2016 trouxe alterações no zoneamento em dez setores, além de reduzir áreas de interesse social (Zeis) e áreas de interesse ambiental (ZIA e Zeia), orientando-as para

o fomento imobiliário, o aprimoramento da infraestrutura urbana e a instalação de indústrias, comércio e logística (Azevedo, 2017).

Esses fatos, consolidados, têm induzido a expansão de condomínios logísticos sobre áreas de preservação. O município abriga dez condomínios logísticos instalados em regiões que fazem parte do Reserva da Biosfera do cinturão verde de São Paulo e da Área de Proteção e Recuperação dos Mananciais da Guarapiranga. Isso torna altamente questionável a ocupação e a expansão urbana nessas áreas, levantando, no mínimo, indagações sobre o papel dos agentes municipais na viabilização desses empreendimentos. Nesse contexto, Azevedo (2017) observa que Embu das Artes, historicamente um local de aldeamento que evoluiu para um centro econômico de cultura e lazer, agora, diante do processo de expansão da RMSP e das propostas do Plano Diretor, almeja tornar-se um polo industrial e logístico significativo.

O funcionamento do sistema

A análise dos modos de atuação dos diversos agentes e dos seus papéis permitiu estabelecer conexões entre o objeto de estudo e diversos conceitos, culminando na esquematização de um sistema que demonstra como estes se relacionam na produção dos condomínios em um sistema de produção, circulação e realização. Esse sistema é impulsionado pelo mercado financeiro, que financia a oferta e também compõe a demanda, uma vez que necessita desses ativos, vistos como valor de troca, para apresentar um bom desempenho e uma boa carteira de investimentos. A logística, por sua vez, é uma demanda da globalização e da

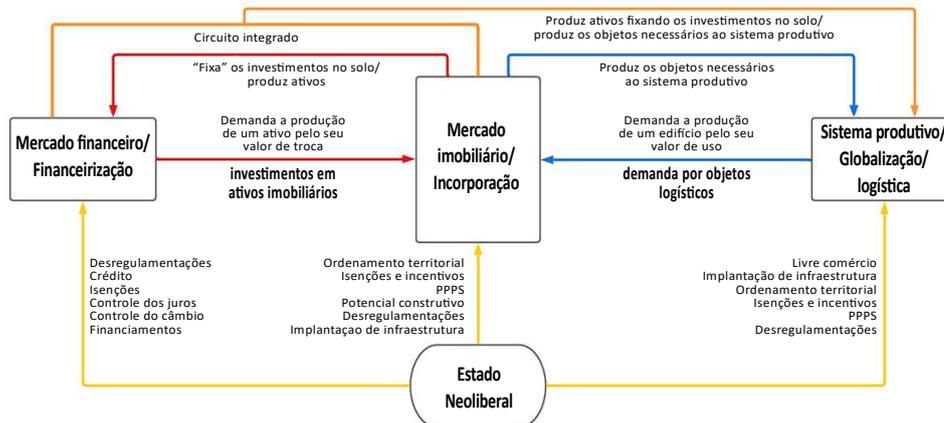
configuração atual do sistema produtivo, a partir da qual os elementos e fatores se distribuem cada vez mais de maneira dispersa e fragmentada, exigindo espaços para armazenamento e distribuição, uma demanda com valor de uso.

Nesse contexto, o incorporador imobiliário desempenha um papel preponderante na produção e na gestão desses imóveis, atendendo às demandas de ambos os processos. Sua atuação pode transitar tanto pelos circuitos tradicionais quanto pelo chamado circuito integrado. Nessa perspectiva, Raimbault (2022) fez avanços significativos ao explorar empresas especializadas no setor logístico que desempenham papéis de incorporadoras, investidoras e administradoras de fundos imobiliários. O autor destaca que o setor imobiliário logístico adotou uma trajetória de financeirização singular, operando em um circuito integrado, contrastando com o circuito tradicional fragmentado, que apresenta limitações em termos de escala de investimentos. Contudo, também sustenta que a hegemonia dessas empresas globalmente integradas depende de sua capacidade de forjar alianças com agentes locais. Essa conclusão ganha força à luz dos resultados que foram apresentados em relação à expansão dos condomínios nas cidades de Cajamar e Embu das Artes.

Diante desse cenário mais abrangente, torna-se relevante a intervenção estatal para viabilizar e articular esse sistema. O papel desempenhado refletiu a crescente influência da racionalidade neoliberal, revelando uma subordinação política e social à globalização e à financeirização (Dardot e Laval, 2016). Isso implica que a atuação do Estado não se configura a partir de sua retirada, pela mera ausência ou transferência de suas funções para o setor privado, mas sim por meio de uma participação ativa e direta. Ao compreender a regulação sobre o mercado financeiro e o imobiliário, a implantação de infraestruturas e incentivos, a presença do Estado, nesse sistema, vai além da atuação dos municípios; ao longo das diferentes etapas desse processo, indica que o neoliberalismo se manifesta como o modelo de gestão preponderante em todas as instâncias.

Assim, o produto gerado pelo funcionamento desse sistema, juntamente a todas as suas implicações, desembarca trazendo consigo suas características alienantes, estabelecendo uma interação com o ambiente urbano do Brasil e com as suas particularidades no contexto do sistema produtivo global. Essa conexão, materializada no espaço e expressa por meio da paisagem, desvela a configuração espacial resultante.

Figura 9 – Sistema de produção, circulação e realização de condomínios de galpões logísticos



Fonte: elaboração dos autores em 26 de outubro de 2022.

A configuração espacial resultante

Conforme descrito na Introdução, a observação intuitiva de paisagens do cotidiano motivou a escrita deste artigo. Elas pareciam apontar para a persistência de desigualdades históricas, mas sob novas formas, destacando um processo de urbanização em que alta tecnologia e precariedade coexistem de maneira contraditória. Também pareciam alertar que o uso logístico observado estava gerando expansões sem qualquer restrição no que diz respeito ao seu ordenamento.

Zioni (2009) já destacava que os condomínios implantados introduziam uma nova forma de ocupação urbana que causava mudanças na morfologia das áreas metropolitanas, gerando

um padrão de descontinuidade e dispersão no tecido urbano. A autora observava que esses espaços se distinguiam das tradicionais áreas de armazenamento e depósito devido às suas dimensões, conferindo-lhes um caráter de enclave. Citando Monclús e Dematteis (1998), ela afirmava que essas instalações técnicas estavam se tornando cada vez mais "devoradoras de espaços", criando peças autônomas que se justapunham de forma descontínua, gerando espaços intersticiais e vazios urbanos (apud Zioni, 2009, p. 218).

Por ocupar um lugar na paisagem próximo aos condomínios logísticos, a população de baixa renda se tornou diretamente afetada pelos principais problemas por eles causados. Além da ocorrência de um conjunto de desapropriações (Garcia Júnior 2021; Yassu, 2021), um dos fatores envolve justamente a

valorização dos terrenos, o que resulta em maiores custos de vida devido à grande demanda por parte dos investidores. Isso inclui o ordenamento do território por parte das autoridades locais, que veem a possibilidade de aumentar a receita com o uso logístico do solo em detrimento do habitacional, o que reduz a oferta de terras para moradia. Ademais, em grande parte, esses empreendimentos são apresentados como empresas ou indústrias “limpas”, sob um paradigma de sustentabilidade e execução de atividades não poluentes. Porém, conforme salientado por Strale (2019), a ideia de sustentabilidade vendida é altamente questionável, pois desconsidera fatores relacionados ao ruído; ao aumento acentuado no tráfego de caminhões e a consequente emissão de CO₂; ao aumento dos acidentes de trânsito; ao desgaste causado nas pistas e infraestruturas locais; a problemas relacionados à drenagem e ao manejo das águas, já que abrangem grandes superfícies de concreto e asfalto não permeáveis.

Oliveira (1977) já tinha colocado em pé o “ovo de colombo” ao revelar a lógica subjacente à aparente desordem do processo de urbanização brasileiro. Ele compreendeu a desigualdade como algo funcional à acumulação e ao desenvolvimento do capitalismo no País; a alta concentração de renda como uma característica estrutural em relação às altas taxas de exploração do trabalho (Oliveira, 1977, 2003). O autor demonstrou como a desigualdade tem raízes no passado colonial e escravocrata do Brasil, deixando marcas profundas nas estruturas de poder e uma herança histórica. Essas condições se manifestaram, posteriormente, no regime de colono e foram consolidadas por meio de uma

industrialização tardia e altamente concentradora de renda. Esse processo resultou em uma urbanização baseada em baixos salários (Maricato, 2000; Oliveira, 1977, 2003).

No contexto abordado neste artigo, o arcaico também é funcionalizado pelo novo nas relações precárias de trabalho oferecidas nos condomínios logísticos, assim como no baixo custo de sua reprodução. Parcela elevada dos empregos são temporários, possuem alta rotatividade, baixos salários ou remuneração baseada na produção, carecendo de direitos (Calle e Gómez Fernández, 2013; Góes, 2022; Nesri, 2017). Outra parcela dos empregos gerados pelos galpões pode ser categorizada como parte do que ficou conhecido como a “uberização do trabalho”, por um lado, e a “plataformização do trabalho”, por outro. Para Abílio, Amorim e Grohmann (2021), a uberização aparece como um novo tipo de gestão e de controle da força de trabalho, com a consolidação do trabalho sob demanda e a plataformização como a dependência de plataformas digitais para realizar atividades laborais.

De acordo com os autores, esse fenômeno, embora pareça ser algo “novo” nas relações de trabalho dos países mais desenvolvidos do capitalismo, na verdade representa a disseminação global de condições estruturais na relação capital-trabalho que historicamente ocorrem no Brasil e em outros países periféricos. Sob estas circunstâncias, a mais-valia gerada no processo produtivo é crescentemente apropriada por grandes corporações, que tiram vantagem não apenas de uma considerável reserva de mão de obra disponível, a qual por si só já reduz o custo de reprodução da força de trabalho, mas também, no caso do Brasil, pela perpetuação das históricas condições de

trabalho precário e informal que agora se tornaram a regra geral do sistema (Abílio, Amorim e Grohmann, 2021; Oliveira, 2003).

Se na relação capital-trabalho observamos a generalização de antigas características intrínsecas à formação de países periféricos, os teóricos do desenvolvimento dependente também já haviam chamado a atenção para a dinâmica da urbanização desigual e para as evidentes diferenças que se postulavam a partir de uma correlação de forças sobre as quais opera a divisão internacional do trabalho. O imperialismo, como forma de dominação, reconfigura de maneira mais direta, acelerada e contundente a relação entre forças hegemônicas e regiões colonizadas. Nesse contexto, a posição subalterna do Brasil, como apontado por Fontes (2010), revela sua inserção no que denomina "capital imperialista". A implementação de um sistema financeiro pós-1964 associou-se à monopolização da economia dependente. A autora destaca que, nem durante a década perdida dos anos 1980, nem durante a chamada abertura de mercados dos governos Collor e FHC na década de 1990, e nem mesmo diante das crises de 2000 e 2008, o impulso concentrador de capital diminuiu; ao contrário, saiu fortalecido. Ao longo da história do Brasil, essa estrutura rígida do grande capital, também ancorada em bases estrangeiras, tem moldado o padrão de acumulação no País e se aproveitado da histórica vulnerabilidade como meio de reprodução, exibindo uma constante adaptação do Brasil aos arranjos produtivos/financeiros globais.

De maneira geral, a adaptação às reconfigurações do sistema produtivo em um contexto neoliberal causou um impacto substancial nos níveis de produção da indústria brasileira. O processo de financeirização intensificado com a tecnificação e a expansão do agronegócio,

aliado ao retorno à exportação de *commodities* e produtos de baixo valor agregado em um contexto de desindustrialização acentuada, aumentou a dependência da importação de itens que não são produzidos internamente, tanto para fins de produção quanto de consumo (Carvalho, 2018). Nesse panorama, a contínua evolução e a intensificação do volume e da velocidade da circulação, agravadas pelo papel ocupado pelo País na divisão internacional do trabalho, desencadearam transformações abrangentes que submeteram o território a uma certa dependência em relação à eficácia das estratégias logísticas e à crescente predominância de agentes, mercados, práticas, métricas e narrativas financeiras em várias escalas. Os condomínios proliferam-se diante dessa conjuntura global e interna, pois desempenham um papel fundamental, facilitando a distribuição de mercadorias, em sua maioria importada, e também atuando como ativos no mercado imobiliário financeiro.

Nesse contexto, as rendas e os lucros gerados pela produção, gerenciamentos e utilização de galpões são direcionados e distribuídos entre incorporadores imobiliários, investidores financeiros e grandes varejistas que operam em âmbito global. Diante do declínio da indústria e da metamorfose nos investimentos do capital nacional, o capital internacional, com ampla capacidade de realizar altos investimentos, viu a possibilidade de adentrar e obter lucros extraordinários em um cenário de crescimento econômico, atuando em parceria com uma gama de agentes locais. Essa relação reforça a ideia de Santos e Silveira (2001, p. 257) de que "[...] o território de um país pode se tornar um espaço nacional da economia internacional". Os condomínios de galpões logísticos evidenciam como essa relação não está limitada a áreas agrícolas

devido ao elevado grau de exportações, mas se intensifica nas aglomerações, com o capital internacional incorporador e financeiro se envolvendo cada vez mais no processo de produção do espaço urbano. O resultado é uma adaptação do território aos interesses do capital internacional, não apenas por meio dos condomínios logísticos, mas também pelas infraestruturas implantadas e políticas públicas aplicadas pelo Estado, que visam conformar a circulação e viabilizar a implantação desses objetos.

Portanto, o fenômeno abordado reforçou aspectos de uma contradição há muito vislumbrada nas cidades brasileiras, onde o que existe de mais novo divide a paisagem com o antigo e onde o altamente tecnológico faz fronteira com o precário. Ou seja, trata-se de uma paisagem que reflete a figura do ornitorrinco, exposta por Oliveira (2003) ao definir a forma adquirida pela sociedade brasileira, originada a partir da sua condição periférica no cenário econômico global e de dependência dos interesses externos. A instalação do "novo" descrita neste artigo reflete essa característica estrutural em que ele não somente coexiste com o velho, pois essa relação é condicionada pela atuação dos setores mais avançados do capitalismo, que, apesar de metamorfoseados, em essência, permanecem movimentando a engrenagem do atraso.

Como uma alegoria, existem duas cidades distintas que ocupam o mesmo espaço geográfico, no qual as paisagens desiguais que se acumulam nas franjas da metrópole evocam as cidades descritas no livro de ficção científica *A Cidade e a cidade*, de Miéville (2017), no qual uma se caracteriza pela prosperidade, enquanto a outra enfrenta condições precárias. Se a primeira desvela uma paisagem marcada por elementos da alta arquitetura, pela alta costura, por veículos de luxo e por vitrines brilhantes com neons, a segunda permanece enredada no antigo, na violência cotidiana e na pobreza. No contexto da RMSP, é possível observar fronteiras visíveis e invisíveis entre a cidade logística, onde os condomínios logísticos das grandes corporações se erguem, e a cidade dormitório, onde a classe trabalhadora encontra seu lugar. Embora uma seja funcional à outra, elas permanecem alienadas entre si. Enquanto uma recebe o que há de mais sofisticado e atrai investimentos amplos oriundos do Estado, bem como dos capitais nacional e internacional, a outra continua a refletir características de atraso, muitas vezes passando despercebida ou até mesmo sendo "desvista", conforme o termo utilizado no livro, desvelando esta relação dialeticamente contraditória.

[I] <https://orcid.org/0000-0003-3109-3281>

Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Tecnologia e Cidade. Campinas, SP/Brasil.
garciajunioraldo@gmail.com

[II] <https://orcid.org/0000-0002-6264-9070>

Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura e Construção. Campinas, SP/Brasil.
sidpiochi@gmail.com

Notas

- (1) Quando construídos de modo isolado, esses objetos são popularmente chamados de “galpões logísticos” no Brasil. Frequentemente, os incorporadores optam por construir um agrupamento deles, gerenciando-os pelo formato condomínio, por isso são chamados de condomínios logísticos.
- (2) A construção do trecho oeste ocorreu entre 1998 e 2002; do trecho sul, entre 2003 e 2010; do trecho leste, de 2011 até 2015. O trecho norte ainda está em construção.
- (3) Inquérito Cível n. 14.1094.0000017/2012-1, posterior Processo n. 0000958-65.2014.8.26.0108.
- (4) Agência ambiental do governo do Estado de São Paulo, responsável por regular e fiscalizar as atividades que possam causar impacto ambiental.

Referências

- ABÍLIO, L. C.; AMORIM H.; GROHMANN, R. (2021). Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*, 23, n. 26-56, set. DOI: <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>.
- ALMEIDA, S. (2019). *Racismo estrutural*. São Paulo, Sueli Carneiro, Editora Jandira.
- ARANTES O. B. F.; MARICATO E.; VAINER C. (2000). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, Vozes.
- AZEVEDO, M. P. (2017). *O processo de transformação socioespacial de Embu das Artes: um diálogo com a metropolização de São Paulo*. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- BRESSER-PEREIRA, L. C. (2010). As três interpretações da dependência. *Perspectivas: Revista de Ciências Sociais*. São Paulo, v. 38., pp. 17-48.
- CALLE, P. L.; GÓMEZ FERNÁNDEZ, J. A. (2013). Camioneros: la pesada carga de la fabricación ligera. *Sociología del Trabajo, nueva época*, n. 78, pp. 72-94.
- CANO, W. (2012). A desindustrialização no Brasil. *Economia e Sociedade*, v. 21, n. spe. pp. 831-851.
- CARVALHO, L. (2018). *Valsa brasileira: do boom ao caos econômico*. São Paulo, Todavia.
- CASSIOLATO, J. E.; CHESNAIS, F. (org.) (2014). *Desenvolvimento e mundialização: o Brasil e o pensamento de François Chesnais*. Rio de Janeiro, E-Papers.
- CHUA, C.; DANYLUK, M.; COWEN, D.; KHALILI, L. (2018). Introduction: turbulent circulation: building a critical engagement with logistics. *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 36, n. 4, pp. 617-29. DOI: <https://doi.org/10.1177/0263775818783101>.
- CHUA, C. (2021). “Lineages of infrastructural power: the logistical nightmare of Los Angeles”. In: MONK, D.; SORKIN, M. (org.). *Between catastrophe and revolution: essays in honor of Mike Davis*. Nova York, Terreform / Urban Research, pp. 249-268.
- CONESAN – Conselho Estadual de Saneamento (2010). *Plano Municipal de Saneamento Ambiental do Município de Cajamar – SP*. Cajamar, SP. Disponível em: https://smastr20.blob.core.windows.net/conesan/Cajamar_AE_DU_RS_2010.pdf. Acesso em: 4 ago 2020.

- CONSIDERA, C.; TRECE, J. (2022). *Indústria de transformação brasileira: à beira da extinção*. Disponível em: https://portalibre.fgv.br/sites/default/files/2022-10/texto-de-discussao-6-a-beira-da-extincao_0.pdf. Acesso em: 20 fev 2023.
- CONTINI, E.; ARAGÃO, A. A.; NAVARRO, Z. (2023). Trajetória do Agro. *EMBRAPA. Plataforma Visão de Futuro do Agro*. Disponível em: <https://www.embrapa.br/visao-de-futuro/trajetoria-do-agro>. Acesso em: 28 ago 2023.
- COSTA, N. (2012). Corredor industrial ameaça reduto de Mata Atlântica no Cinturão Verde de SP. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 17 abr. 2012. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/corredor-industrial-ameaca-reduto-de-mata-atlantica-no-cinturao-verde-de-sp/>. Acesso em: 5 fev. 2021.
- CVM – Comissão de Valores Mobiliários [s.d.]. *Consulta consolidada de fundos de investimento registrados*. Disponível em: https://cvmweb.cvm.gov.br/swb/default.asp?sg_sistema=fundosreg. Acesso em: 22 jul 2021.
- DANYLUK, M. (2018). Capital's Logistical fix: accumulation, globalization, and the survival of capitalism. *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 36, n. 4, pp. 630-47. DOI: <https://doi.org/10.1177/0263775817703663>. Acesso em: 4 jul 2020.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. (2017). *A nova razão do mundo*. São Paulo, Boitempo.
- DOWBOR, L. (2018). *A era do capital improdutivo*. São Paulo, Outras Palavras, Autonomia Literária.
- _____ (2023). *O dreno financeiro que paralisa o país: a farsa do déficit*. Disponível em: <https://dowbor.org/wp-content/uploads/2023/07/23-6-Farsa-do-deficit.pdf>. Acesso em: 9 ago 2023.
- EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (2022). *Trajetória do agro*. Disponível em: <https://www.embrapa.br/documents/10180/79759920/Trajeto%C3%B3ria+do+Agro.pdf/3be929da-b29d-8749-1cbf-ae4c45bc4308>. Acesso em: 17 jan 2023.
- FBDS – Fundação Brasileira para Desenvolvimento Sustentável (2012). *Mapa de Hidrografia de Cajamar*. Projeto de apoio à implantação do Cadastro Ambiental Rural. Disponível em: <http://geo.fbds.org.br/SP/CAJAMAR/MAPAS/>. Acesso em: set 2020.
- FINATTI, R. (2011). *Condomínios empresariais nas áreas metropolitanas do Estado de São Paulo: produção imobiliária e localização da indústria*. Dissertação de mestrado. São Paulo, Universidade de São Paulo. DOI: <https://doi.org/10.11606/D.8.2011.tde-27042012-122557>.
- FONSECA, F. C. P. (2019). A “governança empresarial” das metrópoles sob o predomínio neoliberal: o papel da gestão pública gerencial e da privatização do sistema político. *Cadernos Metrôpole*, v. 21, n. 45, pp. 393-415. DOI: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4502>.
- FONTES, V. M. G. et al. (2010). *O Brasil e o capital imperialismo: teoria e história*. Rio de Janeiro, EPSJV/UFRJ.
- FORBES (2023). *Lista Forbes 2023: os 10 maiores CEOs bilionários do Brasil*. Forbes, 10 de setembro. Disponível em: <https://forbes.com.br/forbes-money/2023/09/lista-forbes-2023-os-ceos-bilionarios/#foto3>. Acesso em: 15 dez 2023.
- FREDERICO, S. (2015). Economia política do território e as forças de dispersão e concentração no agronegócio brasileiro. *GEOgraphia*, v. 17, n. 35, pp. 68-94.
- G1 SP (2012). *2,5 mil famílias vivem em áreas de risco em Cajamar*. 19/9/2012. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2012/noticia/2012/09/25-mil-familias-vivem-em-areas-de-risco-em-cajamar.html>. Acesso em: 15 set 2023.

- GARCIA JÚNIOR, A. (2021). *Entre anéis e radiais: a recente ampliação do sistema logístico na reestruturação do uso do solo na Região Metropolitana de São Paulo (1998-2019)*. Dissertação de Mestrado. Campinas, Universidade Estadual de Campinas. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1641813>. Acesso em: 10 fev 2025.
- GLP (2021). *Portfólio*. Disponível em: <https://glp.com.br/portfolio/>. Acesso em: 10 out 2021.
- GÓES, G. (2022). Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. *Ipea*, n. 55. Nota de conjuntura 14.
- GROAT, L.; WANG, D (2013). *Architectural research methods*. Nova Jersey, John Wiley and Sons.
- HARVEY, D. (2001). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo, Annablume.
- HINES [s.d.]. *Propriedades*. Disponível em: <https://www.hines.com/properties>. Acesso em: 10 jan 2021.
- IACOVINI, R. F. (2013). *Rodoanel Mario Covas: atores, arenas e processos*. Dissertação de mestrado. São Paulo, Universidade de São Paulo. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-02072013-172900/pt-br.php>. Acesso em: 20 mar 2019.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010). *Censo Demográfico 2010: Cajamar/SP*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/cajamar/panorama>. Acesso em: 5 nov 2020.
- _____ (2010). *Censo Demográfico 2010: Embu das Artes/SP*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/embu-das-artes/panorama>. Acesso em: 5 nov 2020.
- JERONYMO, V. (2016). *Conflitos, impasses e limites na preservação do patrimônio industrial paulista: o caso da Perus (CBCPP)*. Tese de doutorado. São Carlos, Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde11042017-113516/>. Acesso em: 20 ago 2020.
- KLINK, J.; SOUZA, M. B. (2017). Financeirização: conceitos, experiências e a relevância para o campo do planejamento urbano brasileiro. *Cadernos MetrÓpole*, v. 19, n. 39, pp. 379-406. DOI: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2017-3902>.
- KOWARICK, L. (1975). *Capitalismo e marginalidade na América Latina*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- MARICATO, E. (1999). A terra é um nó na sociedade brasileira... também nas cidades. *Cultura Vozes*, v. 6, pp. 7-22.
- _____ (2000). “As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias”. In: ARANTES, O. B. F.; MARICATO, E.; VAINER, C. (org.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, Vozes.
- MARTINS, J. de S. (2010). *O cativo da terra*. São Paulo, Contexto.
- MIÉVILLE, C. (2017). *A cidade e a cidade*. São Paulo, Boitempo.
- MONCLÚS, F. J.; DEMATTEIS, G. (1998). *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- MORCEIRO, P. C.; GUILHOTO, J. J. M. (2019). Desindustrialização setorial e estagnação de longo prazo da manufatura brasileira. In: IV ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA INDUSTRIAL E INOVAÇÃO, Campinas. Blucher Engineering Proceedings. *Anais...* Campinas, Editora Blucher. Disponível em: <http://www.proceedings.blucher.com.br/article-details/33137>. Acesso em: 20 mar 2022.
- MUNICÍPIO DE CAJAMAR (SP) (2005). Lei Complementar n. 068, de 22 de dezembro. Institui o código tributário de Cajamar, e dá outras providências. Disponível em: <https://cajamar.sp.gov.br/diariooficial/wp-content/uploads/sites/4/Lei%20Complementar%20068-05.pdf>. Acesso em: 12 out 2020.
- _____ (2011). Lei n. 1.470, de 15 de dezembro. Dispõe sobre os incentivos fiscais no município de Cajamar, e dá outras providências. Disponível em: <https://cajamar.sp.gov.br/legislacao/legislacao/leis-2011/lei-numero-1470-de-2011/>. Acesso em: 10 out 2020.

- NESRI, B. S. (2017). Temporary work, permanent abuse: how big business destroys good jobs. *National Staffing Workers Alliance and National Economic & Social Rights Initiative* (NESRI). Disponível em: https://www.ww4j.org/uploads/7/0/0/6/70064813/temp_work_final_office_printer_1.pdf. Acesso em: 20 maio 2021.
- OLIVEIRA, F. (1977). "Acumulação monopolista, Estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes". In: MOISÉS, J. A. (ed.). *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- _____. (2003). *Crítica à razão dualista: o ornitorrinco*. São Paulo, Boitempo.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAJAMAR (2007). Plano Diretor do município de Cajamar. Lei Municipal Complementar n. 95 de 19 de dezembro. Disponível em: <https://cajamar.sp.gov.br/leiscomplementares/leis-complementares/lei-complementar-numero-095-de-2007/>. Acesso em: 15 fev 2020.
- PROLOGIS [s.d.]. *Portfólio*. Disponível em: <https://portfolio.prologis.com/>. Acesso em: 10 jan 2021.
- RAIMBAULT, N. (2022). Outer-suburban politics and the financialisation of the logistics real estate industry: the emergence of financialised coalitions in the Paris region. *Urban Studies*, v. 59, n. 7, pp. 1481-98. DOI: <https://doi.org/10.1177/00420980211014452>. Acesso em: 13 jan 2023.
- ROLNIK, R. (2015). *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo, Boitempo Editorial.
- SANTOS, M. (2002). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo, Edusp. Coleção Milton Santos 1.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. (2001). *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro, Record.
- SÃO PAULO (1984). Lei Estadual n. 4.055 de 4 de junho. Declara área de proteção ambiental a região urbana e rural do município de Cajamar. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, São Paulo, 8 de junho, p. 2.
- SILVA, B. (2018). Em seis anos, Cajamar troca treze vezes de prefeito. *Jornal Folha de S.Paulo*. Disponível em: <https://mural.blogfolha.uol.com.br/2018/12/18/em-seis-anos-cajamar-troca-13-vezes-de-prefeito/>. Acesso em: 10 out 2020.
- SILVEIRA, M. L. (2021). Fala no seminário "Um período, uma crise: globalização e instabilidade dos territórios - Por uma leitura crítica da conjuntura a partir de Milton Santos". Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Z3wCsV3LY8g>. Acesso em: 22 jun 2021.
- SINGER, P. (1998). *Economia política da urbanização*. São Paulo, Contexto.
- SIQUEIRA, E. (2001). *Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história pioneira do ramo no Brasil (1926-1987)*. Dissertação de mestrado. Araraquara, Universidade Estadual Paulista
- _____. (2009). *Melhores que o patrão: a luta pela cogestão operária na Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus (1958-1963)*. Tese de doutorado. Campinas, Universidade Estadual de Campinas.
- SPOSITO, E. (org.) (2015). *O novo mapa da indústria no início do século XXI: diferentes paradigmas para leitura das dinâmicas territoriais do Estado de São Paulo*. São Paulo, SciELO Books, Editora Unesp.
- STRALE, M. (2019). Sustainable urban logistics: what are we talking about? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v.130, pp. 745–51. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.10.002>.
- TAVARES, M. C. (1983). *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro, Zahar.

- TJSP – Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (2014). Foro Distrital de Cajamar da Comarca de Jundiá, SP. Processo nº 0000958-65.2014.8.26.0108. Autor: Ministério Público do Estado de São Paulo; Réu: 16 membros; Data: 11 fev.
- _____. (2022). Acórdão no processo de Apelação Cível nº 0000942-48.2013.8.26.0108. São Paulo, 9 mar. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-sp/1408406319>. Acesso em: 8 jul 2023.
- XP LOG FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO – FII (2022). *Carta do Gestor*. São Paulo, 1º trimestre. Disponível em: <https://www.xpasset.com.br/xplog/Download.aspx?Arquivo=WGvdxUWw+p4DErR9iOUuGQ==>. Acesso em: 2 abr 2023.
- YASSU, A. M. S. (2021). *A reestruturação imobiliária e os arranjos escalares na (re)produção da metrópole [recurso eletrônico]: o caso de Cajamar-SP*. Rio de Janeiro, Letra Capital, Observatório das Metrópoles.
- ZANETI, H. (2017). *O complô: como o sistema financeiro e seus agentes políticos sequestraram a economia brasileira*. Brasília, Verbena.
- ZIONI, S. M. (2009). *Espaços de carga na região metropolitana de São Paulo*. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo. DOI: <https://doi.org/10.11606/T.16.2009.tde-10032010-161033>. Acesso em: 10 dez 2019.

Texto recebido em 16/out/2023
Texto aprovado em 11/mar/2024