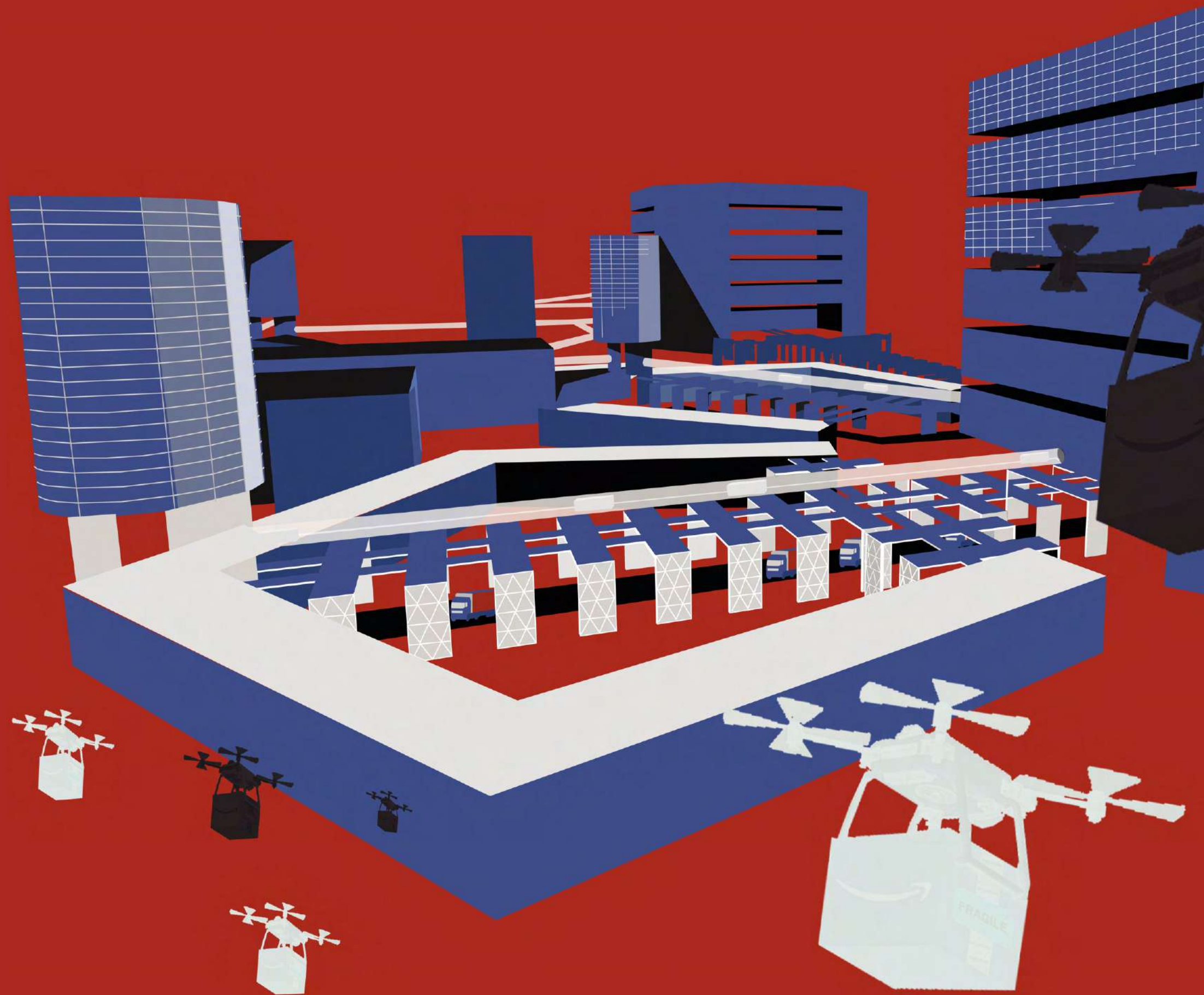


EUPHORIA

TRABALHO DE GRADUAÇÃO
INTEGRADO II

MARCOS RIBEIRO



*imagem ilustrativa do projeto.



EUPHORIA:

A CIDADE PARA MERCADORIAS DO SISTEMA ULTRACAPITALISTA

TRABALHO DE GRADUAÇÃO
INTEGRADO II_ TGI II

MARCOS VINICIUS RIBEIRO

COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO PERMANENTE:

PROF^a DR^a ALINE COELHO SANCHES
PROF^a DR^a LUCIANA BONGIOVANNI
MARTINS SCHENK
PROF. DR. LUCIANO BERNADINO DA
COSTA

PROF. DR. JOUBERT JOSÉ LANCHÁ

ORIENTAÇÃO:

PROF^a DR^a LUCIA ZANIN SHIMBO

INSTITUTO DE ARQUITETURA E
URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE
SÃO PAULO_ IAU.USP

SÃO CARLOS, 2022

ÍNDICE

resumo	9
CAPÍTULO 1_ introdução	10
1.1 quadro de referências: cinematográficas	14
1.2 quadro de referências: projetuais	16
CAPÍTULO 2_ conceitos-chave	20
2.1 o jogador e a distopia	22
2.2 o tabuleiro e a cidade	24
2.3 o jogo, a financeirização e a reestruturação produtiva	28
CAPÍTULO 3_ leituras	32
3.1 escala metropolitana	32
3.2 escala zona-bairro	36
3.2.1 cajamar	43
3.2.2 referências: galpões	46
3.3 escala da área de intervenção	48
CAPÍTULO 4_ Euphoria: narrativa e projeto	52
4.1 diretrizes	56
4.2 implantação	58
4.3 programa	70
CAPÍTULO 5_ A morte dos centros urbanos: perspectiva crítica	78
5.1 operações do capital	79
5.2 engenharia financeira	81
5.3 e-commerce	86
CAPÍTULO 6_ Para além do luto: reflexões	93
referências	98
anexos	102

RESUMO

Buscou-se tratar o trabalho de forma a preparar o leitor para a “morte dos centros urbanos” a partir de uma visão do sistema ultracapitalista, pautada em um processo de reestruturação imobiliária, produtiva e urbana, que dá destaque para a atuação de alguns atores sociais, sendo um dos principais, os investidores financeiros. Para se atingir esse objetivo, o projeto arquitetônico e urbanístico que será apresentado reflete as ações desses agentes sobre o espaço urbano construído, na tentativa de se colocar no pensamento e no movimentos dos investidores financeiros sob a lógica da financeirização urbana.

Soma-se a isso, a ideia da distopia, como um dos conceitos-chave do trabalho, é a partir dela que o desenho urbano será extrapolado, de forma a agrupar uma série de discussões que tangem as diversas transformações urbanas e a própria ideia que temos de cidade. O projeto elaborado atende a uma função dentro do setor da logística: a da Distribuição. Nele, o objetivo é de priorizar os fluxos e as mercadorias em detrimento de qualquer outra relação que pudesse ser estabelecida.

A seguir será apresentado a estrutura que está organizado o caderno de Trabalho de Graduação Integrado (TGI):

O CAPÍTULO 1_ introdução é o momento de preparar a discussão a ser abordada no trabalho. Nele serão apresentadas as formas de linguagem e de situar o projeto diante dos temas

propostos a serem discutidos. Ele introduz e elenca as principais referências projetuais, importantes para identificar como será construído o projeto a partir da ideia da distopia.

No CAPÍTULO 2_ conceitos-chave, identificam-se os principais conceitos que foram utilizados para iniciar o debate proposto no trabalho, sendo eles: a Distopia, a Cidade e a Financeirização Urbana e a Reestruturação Produtiva.

O trabalho segue para o CAPÍTULO 3_ leituras, como forma de justificar a escolha da área de intervenção e de analisar o espaço físico no qual o projeto será implantado.

É então, no CAPÍTULO 4_ Euforia: narrativa e projeto que é mostrado o projeto. Sua concepção, características e relações que são estabelecidas.

Em sucessão à apresentação do projeto, o CAPÍTULO 5_ A morte dos centros urbanos: perspectiva crítica busca aprofundar nas lógicas internas que estão intrínsecas a criação do desenho projetual e levantar uma visão crítica sobre os processos que levaram a essa configuração.

No CAPÍTULO 6_ Para além do luto: reflexões, é a parte do trabalho que levanta algumas questões e reflete sobre todo o debate posto no trabalho.

Por fim, são apresentadas as referências utilizadas e os materiais que foram complementares às discussões abordadas.

INTRODUÇÃO

Esse trabalho parte de uma perspectiva que busca estabelecer a relação entre três conceitos chave mobilizados - Cidade, Distopia e Financeirização - para a formulação de uma questão-problema: **como os investidores financeiros estão dando definições para a produção de espaços urbanos construídos e quais são essas novas estratégias no contexto imobiliário, em formas arquitetônicas e urbanísticas?**

O teórico e a poética estabelecidos nesses conceitos estão na condição de vincular a teoria e a hipótese às narrativas literárias gerais. A instrução é clara, o trabalho se refere às transformações políticas, econômicas e culturais na sociedade contemporânea, sobretudo faz reflexão ao espaço urbano construído e ao próprio imaginário que temos de cidade.

O que é a cidade? Essa pergunta pode ficar no ar. Qualquer habitante da cidade sabe o que ela é, posto que ele vive na cidade e constrói no seu cotidiano o cotidiano da cidade. Mas qual seria a real dimensão desse termo, tão empregado pela geografia urbana? Uma localidade definida a partir de um determinado número de habitantes? A sede de um município? Fazemos um exercício de pensar a cidade na qual vivemos. Podemos pensar na metrópole paulista. Pelo trajeto de ônibus cortando a cidade de um lado ao outro - por exemplo, do centro para a periferia -, perceberemos uma paisagem construída. Uma paisagem cinza, onde o verde cede lugar aos prédios, casas, ruas, tudo parecendo estar coberto por uma nuvem de poluição. Um amontoado de prédios? Uma série infindável de carros? Um barulho, às vezes ensurdecador, misto de buzina, motores de veículos, gritos de ambulantes? É isso a cidade? Fazemos um teste de associação. Que palavras as pessoas associam à palavra cidade? Ruas, prédios, carros, congestionamento, multidão, gente - em mais de 80% dos casos. A cidade aparece aos nossos - no plano imediato do diretamente perceptível, como concreto diretamente visível e percebido, formas, caos. A cidade que parece distante, aparece num emaranhado difícil de ser apreendido, quase impossível de ser capturado (CARLOS, 2013, p. 11).

Nesse sentido, a questão-problema do trabalho parte dos processos de reestruturação urbana pautados no experimento neoliberal e na subsequente inflexão ultraliberal - ajuste histórico espacial do padrão brasileiro de desenvolvimento capitalista em relação à natureza rentista financeira. Nesse processo, a gestão neoliberal do Estado implica conduzi-lo como se fosse um negócio, mas o resultado é o inverso do que ocorre quando essa racionalidade é aplicada ao setor privado. Em vez do acúmulo de recursos e da reprodução ampliada do 'capital público', temos a dilapidação dos recursos do Estado, o encolhimento de seu tamanho, o atrofiamento do espaço econômico público e em uma palavra: a espoliação (PAULANI, 2007).

É importante ressaltar que o neoliberalismo dialoga com o avanço das finanças. A ascensão do pensamento neoliberal dominante nas maiores potências mundiais capitalistas é marcada pelo predomínio das finanças no processo de acumulação de capital. Attuyer, Guironnet e Halbert (2016) em Le Galès (2012) comentam como nas políticas de desenvolvimento urbano, o processo mais amplo de neoliberalização, na qual a estrutura reguladora (instituições e políticas locais) é reprojeta de acordo

com uma perspectiva inspirada no mercado.

Nesse sentido, Chesnais (2005) aponta que o crescimento das finanças está atrelado diretamente às políticas de Estado e aos investidores institucionais (fundos de pensão, fundos coletivos de aplicação, sociedades de seguro, bancos que administram sociedades de investimento) que ganharam destaque como proprietários-acionistas.

O capital portador de juros (também designado "capital financeiro" ou simplesmente "finança") não foi levado ao lugar que ocupa por um movimento próprio. Antes que ele desempenhasse um papel econômico e social de primeiro plano, foi necessário que os Estados mais poderosos decidissem liberar o movimento dos capitais e desregular e desbloquear seus sistemas financeiros. Foi igualmente preciso que recorressem a políticas que favorecessem e facilitassem a centralização dos fundos líquidos não reinvestidos das empresas e das poupanças das famílias (CHESNAIS, 2005, p.35/36).

A partir dessa discussão, a questão-problema posta no trabalho surge a partir de algumas reflexões sobre as referências bibliográficas especializadas no tema. Em resumo, das ideias principais contidas nesta bibliografia, tem-se:

INTRODUÇÃO

RIBEIRO, Luiz Cesar. (2020)

No caso brasileiro, estaríamos vivendo um momento semelhante de desregulação acelerada (e em grande medida violenta), voltada para a desarticulação dos sistemas de proteção existentes e para liberação das forças de mercado das amarras institucionais contingentes. Casos como esses fazem nascer projetos radicais: projetos ultraliberais em sua essência. Como decorrência desse processo, colocamos também como hipótese a ocorrência de transformações radicais nos modelos de governança urbana associados a essa virada. De um lado medidas que fortaleciam a “cidade do bem-estar social” e o “planejamento reformista redistributivo”. De outro, a “cidade competitiva-empREENDEDORA” e o “planejamento estratégico”.

PAULANI, Leda Maria. (2007)

Através do acúmulo de capitais busca-se valorização financeira que levou a uma pressão crescente e a uma grita geral pela liberalização dos mercados financeiros e pela desregulamentação dos mercados de capitais. O modo de regulação do capitalismo, que funcionara no período anterior aos anos dourados, não se adequava mais a um regime de acumulação que funcionava agora sob o império da valorização financeira. O capital financeiro só funciona adequadamente se tiver liberdade de ir e vir, se não tiver de enfrentar, a cada passo de sua peregrinação em busca de valorização, regulamentos, normas e regras que limitem seus movimentos..

HALBERT, L. and ATTUYER, K. (2016)

Mostra os variados processos e atores que contribuem para aprofundar as interconexões entre os mercados de capitais e um número ainda crescente de objetos e sujeitos urbanos, com o objetivo de aumentar nossa compreensão das consequências materiais, sociais e políticas dessa crescente interdependência.

Como os investidores financeiros estão dando definições para a produção de espaços urbanos construídos e quais são essas novas estratégias no contexto imobiliário, em formas arquitetônicas e urbanísticas?

WILLIS, C. (1995)

Analisa as formas arquitetônicas e urbanísticas frutos das transformações político-econômicas no século XX. Observa os Arranha-Céus e grandes torres de empreendimentos na cidade de Nova Iorque.

SANFELICI, D., HALBERT, L. (2019)

Como os instrumentos de política de financeirização entrelaçam os mercados financeiros e o ambiente urbano construído. O ativo papel desempenhado pelos atores do mercado financeiro na concepção, aprimoramento e implementação de tal instrumento de política financeirização nos leva a concluir sobre seu papel como decisores políticos.

WEBER, R. (2010)

Examina os mecanismos específicos que permitiram que os mercados financeiros globais penetrassem profundamente nas atividades das cidades dos EUA. Segue o caso de Chicago de 1996 a 2007 como o projeto de desenvolvimento subsidiado pelo governo da cidade com dinheiro emprestado usando um instrumento outrora obscuro chamado Tax Increment Financing (TIF). .

QUADRO DE REFERÊNCIAS: CINEMATOGRAFICAS



Nova Torre de Babel
Filme Metropolis, 1927



Filme
O Quinto Elemento, 1997



Filme
Star Wars, 1997



Filme
Fahrenheit 451, 1966



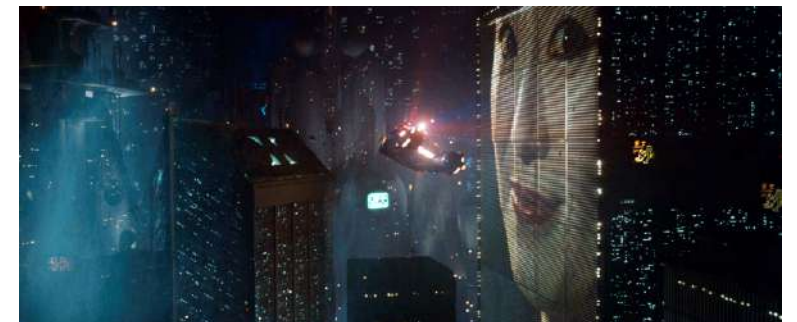
Filme
Playtime, 1967



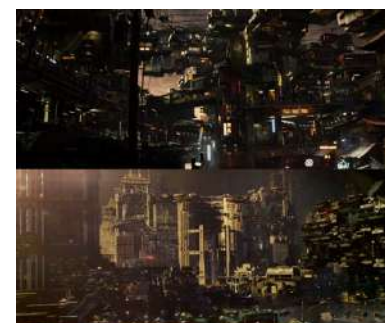
Filme
THX 1138, 1971



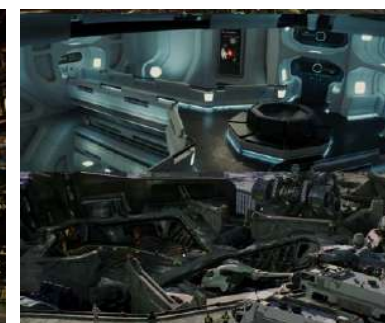
Filme
Blade Runner, 1982



Filme
Minority Report, 2002

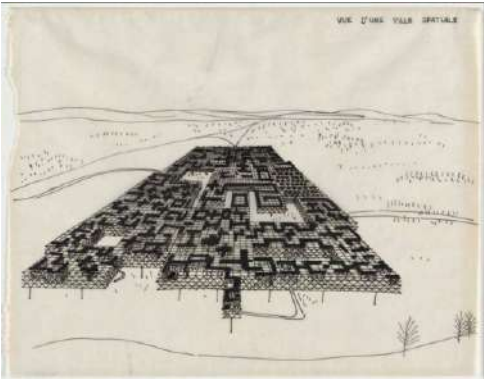


Filme
Vingador do Futuro, 2012

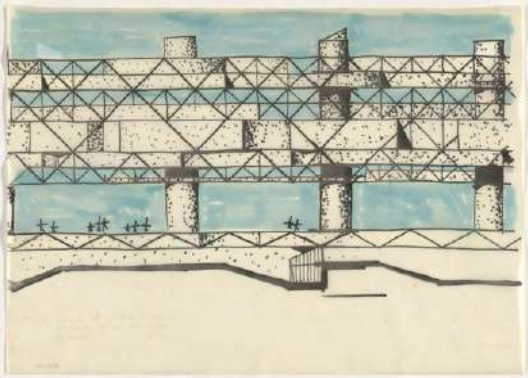
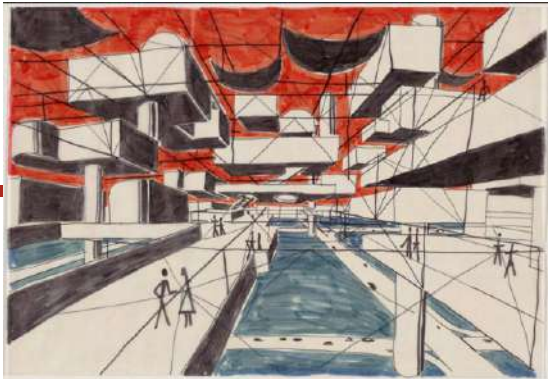


Levantar essas referências do cinema possibilitaram enxergar o ambiente urbano construído sobre várias representações, com o objetivo de olhar para o passado e a partir dele se ter uma visão de futuro.

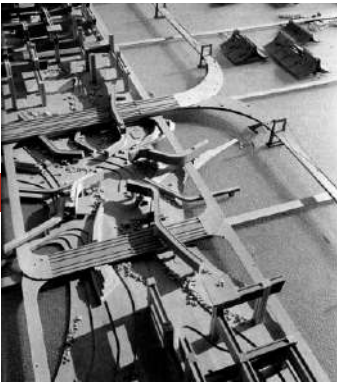
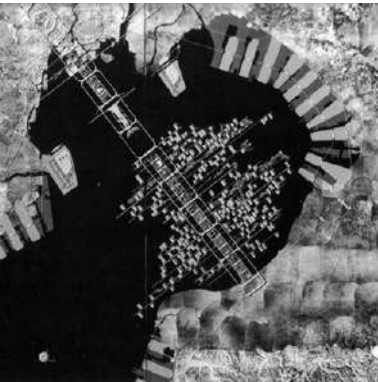
QUADRO DE REFERÊNCIAS: PROJETOAIS



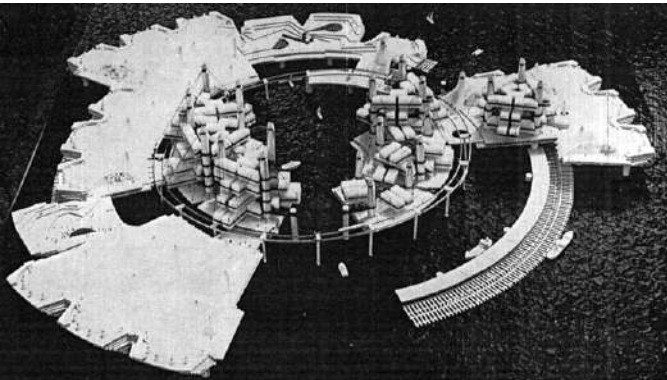
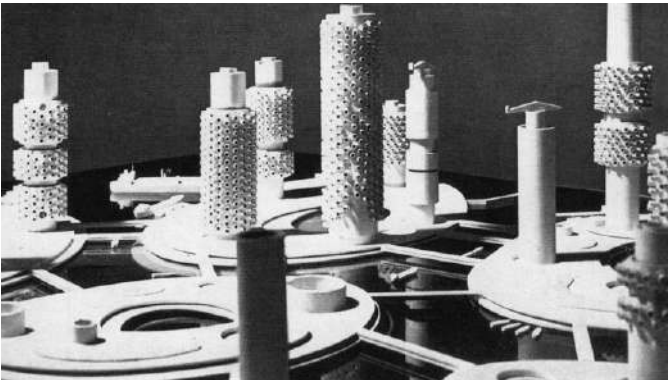
Yona Friedman
Spatial City Project (Perspective)
1958-59



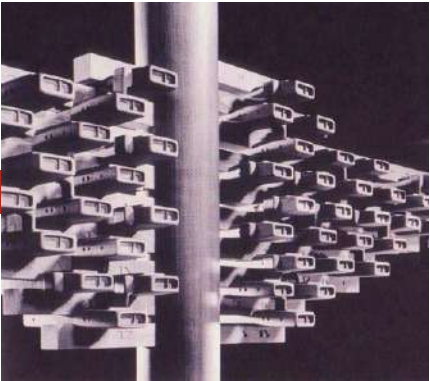
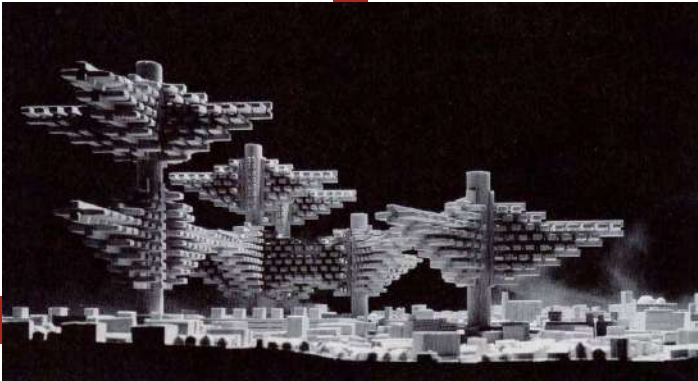
Yona Friedman
Spacial City project, Centre de l'Art Moderne Project,
France1970s



Kenzo Tange
Tokyo Bay (1960)

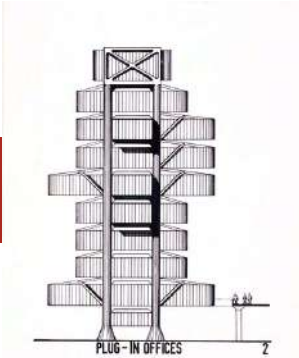


Kiyonori Kikutake
Marine City (1963)

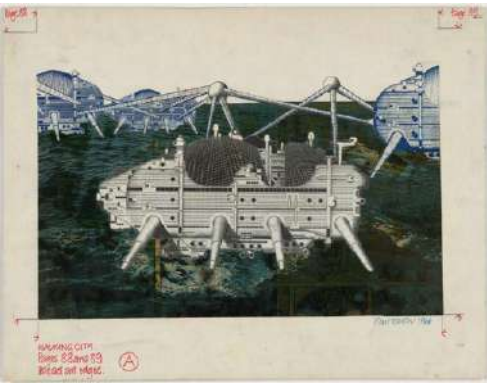
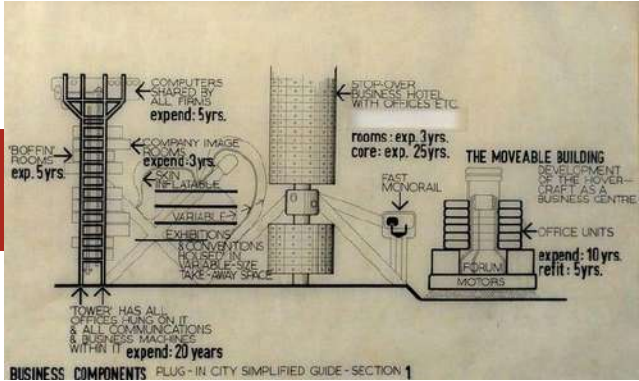


Arata Isozaki
Clusters in te air
(1960-62)

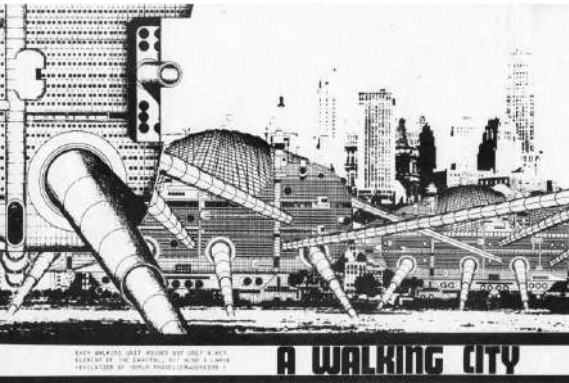
Os trabalhos seleccionados expressam, na sua utopia, a crítica aos moldes de planeamento urbano e arquitetônico dos modernos e a exacerbação de elementos que fazem composição ao seus modos de projetar. A relação a ser estabelecida para o TGI, é de vislumbrar possibilidades de uma forma de produção arquitetônica futura, distópica, que interrompa as relações no espaço urbano e que estabeleça crítica aos processos de intervenção urbana atuais, alguns já vinculados a um ideário de mercado e a uma lógica de sistema capitalista financeirizado.



Archigram
Plug-in city
(1964)

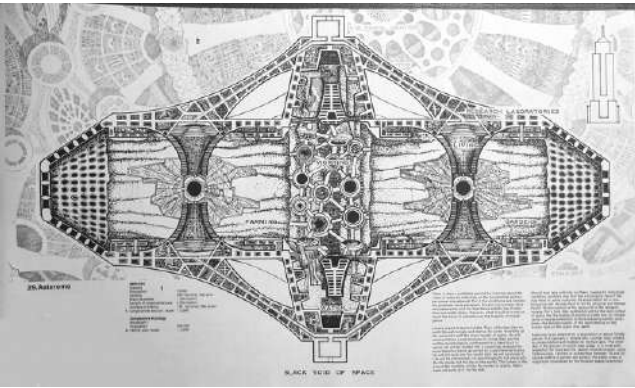
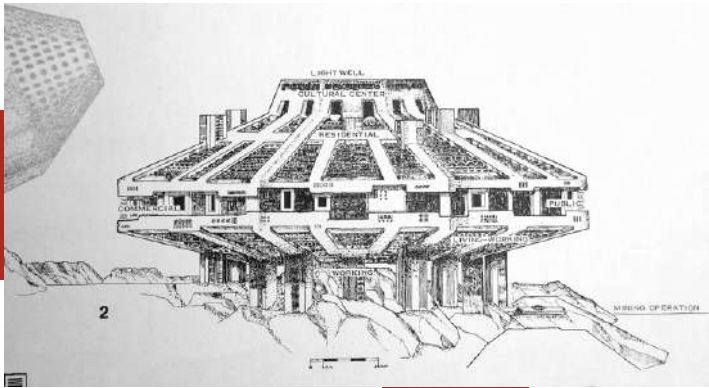
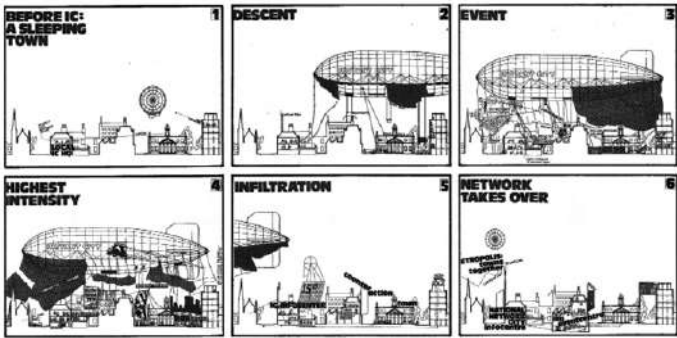


Archigram
Walking city
(1964)

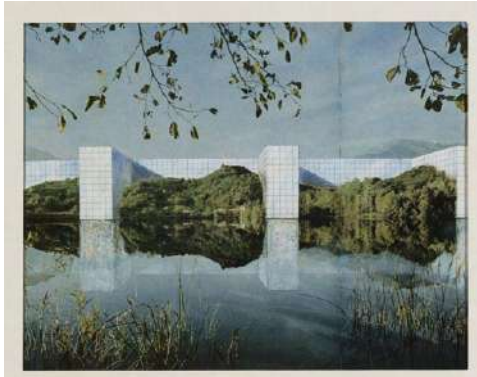




Archigram
Instant city
(1968-69)



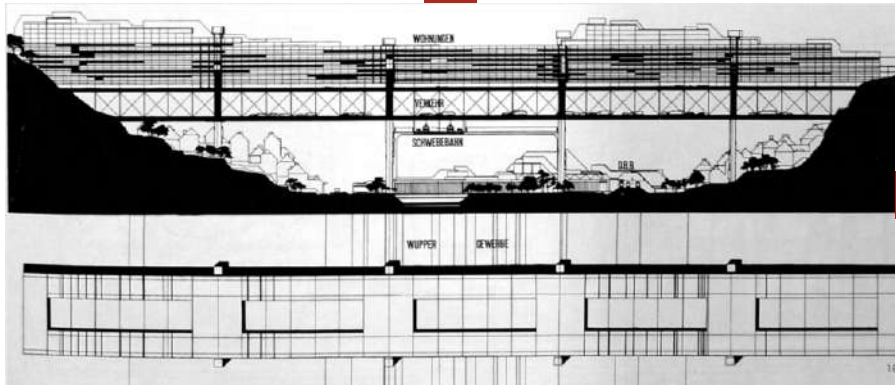
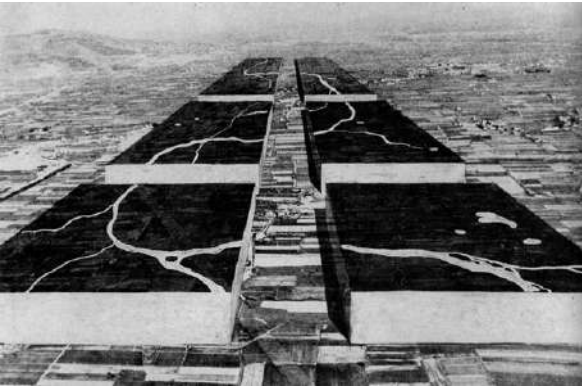
Paolo Soleri
Arcology
(1968)



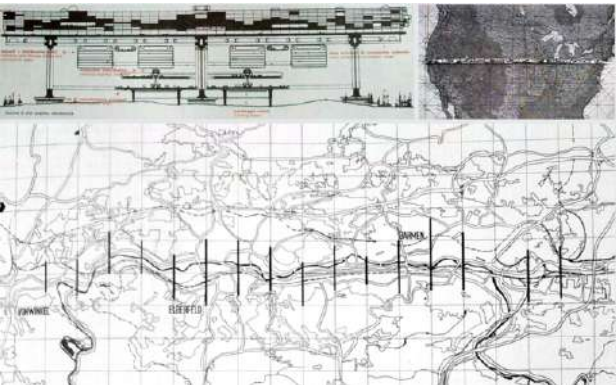
Superstudio
Continuous Monument
(1971)



Archizoom
No-Stop City
(1969)



Dave Boutwell
Cidade Continua
(1971)



Rem Koolhaas
Exodus
(1972)



CONCEITOS-CHAVE

Começas a distinguir que tipo de mundo estamos criando? É exatamente o contrário das estúpidas utopias hedonísticas que os antigos reformadores imaginavam. Um mundo de medo, traição e tormento, um mundo de pisar ou ser pisado, um mundo que se tornará cada vez mais impiedoso, à medida que se refina. O progresso em nosso mundo será o progresso no sentido de maior dor. As velhas civilizações proclamavam-se fundadas no amor ou na justiça. A nossa funda-se no ódio. Em nosso mundo não haverá outras emoções além do medo, fúria, triunfo e auto-degradação. Destruiremos tudo mais - tudo. Já estamos liquidando os hábitos de pensamento que sobreviveram de antes da Revolução. Cortamos os laços entre filho e pai, entre homem e homem, entre mulher e homem. Ninguém mais ousa confiar na espôsa, no filho ou no amigo. Mas no futuro não haverá espôsas nem amigos. As crianças serão tomadas das mães ao nascer, como se tiram os ovos da galinha. O instinto sexual será extirpado. A procriação será uma formalidade anual como a renovação de um talão de racionamento. Aboliremos o orgasmo. Nossos neurologistas estão trabalhando nisso. Não haverá lealdade, excepto lealdade ao Partido. Não haverá amor, excepto amor ao Grande Irmão. Não haverá riso, excepto o riso de vitória sobre o inimigo derrotado. Não haverá nem arte,

nem literatura, nem ciência. Quando formos onipotentes, não teremos mais necessidade de ciência. Não haverá mais distinção entre a beleza e a feiura. Não haverá curiosidade, nem fruição do processo da vida. Todos os prazeres concorrentes serão destruídos. Mas sempre... não te esqueças, Winston... sempre haverá a embriaguez do poder, constantemente crescendo e constantemente se tornando mais sutil. Sempre, a todo momento, haverá o gôzo da vitória, a sensação de pisar um inimigo inerme. Se queres uma imagem do futuro, pensa numa bota pisando um rosto humano - para sempre (ORWELL, 2005, p. 255).

O desenho de projeto a ser definido busca transmitir a discussão apresentada na Introdução. E, com isso, partir de um momento que iremos vivenciar uma outra ideia de cidade, não a que temos imaginado, como citado anteriormente. As noções de espaço público - ruas, parques e praças - de morar e exercer o trabalho, de lazer e sociabilidades se perderão para dar lugar a um imenso fluxo de mercadorias, as rotas do capital. ‘Material’ e ‘imaterial’ se configuram nesse lugar a ser imaginado. Será um exercício de enxergar esse futuro de uma maneira crítica, de buscar refletir sobre os processos de reestruturação urbana vinculados ao contexto neoliberal e de um ideário capitalista.

A partir daqui estaremos dentro de um jogo. O jogador terá que incorporar um personagem, ele se colocará na posição de construir esse lugar - e de deturpá-lo. O tabuleiro será a cidade, a intervenção será feita sobre ela. O jogo seguirá princípios e regras definidas dentro de um contexto, o da financeirização, ela guiará o caminho que será percorrido nesse trajeto.

Seu caminho para a vitória está pavimentado com o suor de seus trabalhadores, a força de suas alianças, e os túneis que você cava para se infiltrar em outras áreas do mundo, mas o destino é a apropriação de terras na forma de influência de área. Você faz isso através da construção de mercados que impõem duras restrições às liberdades pessoais sobre outros jogadores, mudando a cara do jogo e abrindo novos caminhos para a vitória. (EUPHORIA, LUDOPEDIA).

CONCEITOS-CHAVE

O JOGADOR E A DISTOPIA

As distopias são compreendidas como sociedades imaginárias e/ou inexistentes com uma estrutura social condicionada a uma existência de dominação, opressão, totalitarismo e controle da população. Uma maneira de representar perceptíveis deficiências no futuro e de simular uma existência pior do que a realidade.

Uma realidade que não é tão distante, podemos citar alguns acontecimentos recentes que trazem esse imaginário à tona: uma pandemia, causada por um vírus, produzindo repercussões em escala global - impactos sociais, econômicos, políticos, culturais e históricos; o conflito na Síria, entre rebeldes islamitas e a Frente al-Nusra, ligada à AlQaeda, enfrentando diretamente um grupo opositor de terroristas xiistas, o Estado Islâmico (EI), com consequências extremas, de mortes, fome e miséria, sendo o conflito com o maior número de refugiados desde da segunda guerra mundial; os escândalos que envolvem as condições de trabalho análogas a escravidão na produção de roupas em grandes magazines. Podemos até imaginar outros cenários que ainda não sabemos que impactos trarão a sociedade, a exemplo as transações financeiras que utilizam NFTs (non-fungible token) e criptomoedas dentro de um universo virtual, imersivo e hiper-realista, o metaverso.

A palavra “distopia”¹ evoca imagens perturbadoras. Relembramos antigos mitos do Dilúvio, aquela inundação universal induzida pela ira divina, e do Apocalipse do Dia do Julgamento. Vemos paisagens definidas pela ruína, morte, destruição. Nós vimos cadáveres inchados, prédios abandonados, monumentos submersos, cidades decadentes, terrenos baldios, os escombros de civilizações em colapso. Vemos cataclismo, guerra, ilegalidade, desordem, dor e sofrimento. Montanhas de lixo não coletado se erguem sobre carros abandonados. Moscas zumbem sobre carcaças de animais. Notas inúteis flutuam no vento. Nossos símbolos do poder da espécie permanecem totalmente inúteis: a decadência é universal (CLAEYS, 2017, p.3).

Notas:

¹O termo “distopia” foi evidentemente cunhado em 1747, escrito como “dustopia”. Em 1748, ‘distopia’ foi definido como “um país infeliz”. O próximo uso importante veio em 1868 discurso de John Stuart Mill no Parlamento. Esta chamada política britânica na Irlanda ‘muito ruim para ser praticável’, e seus proponentes como ‘caco-tópicos’ (depois do grego, lugar ruim) ou distópicos. O termo anterior nunca pegou. A ‘Distopia’ veio em uso comum significativo no final do século XX, e principalmente em literatura secundária concentrando-se em textos contemporâneos (CLAEYS, 2017, p.274).

No século XX, as distopias começaram a aparecer com mais força. Algumas obras literárias se apropriaram do termo para transmitir as mudanças que aconteciam na estrutura social daquele momento. Dentre elas, Aldous Huxley, em ‘Admirável Mundo Novo’, representa uma sociedade na qual os cidadãos são geneticamente modificados e condicionados a viver em determinados padrões sociais, perde-se a noção do humano em meio a um mundo de propaganda e drogas que mantêm todos os cidadãos felizes. Já, em Fahrenheit 451, de Huxley e Bradbury, a sociedade descrita no romance vivencia uma realidade onde os livros são proibidos e destruídos pelo Estado, por conterem ideias subversivas que ameaçam a estabilidade e a paz social. Os bombeiros, personagens da história, têm a função de caçar e queimar livros. Em 1984, Orwell descreve uma espécie de idioma universal que deveria progressivamente substituir a anticlíngua (o inglês). A ideia do novo idioma, era incapacitar as pessoas de pensar e de se revoltar contra o sistema, pois seria uma língua pobre e extremamente simples, com um número cada vez menor de palavras, incapazes de expressar significados.

A pergunta que lhes deixo é a seguinte: o que será necessário para instituir uma distopia?

Pois é a partir dela que o jogo funcionará (e o projeto deve se pautar nessa abordagem para ser implantado).

CONCEITOS-CHAVE

O TABULEIRO E A CIDADE

Para Ratzel uma cidade é uma reunião durável de homens e habitações humanas que cobre uma grande superfície e se encontra no cruzamento de grandes vias comerciais. Já para Wagner, as cidades serão pontos de concentração do comércio humano. Para Brunhes, existe cidade toda vez que a maioria de seus habitantes emprega o seu tempo no interior da aglomeração. Em Bobeck a cidade se reconhece como uma aglomeração fechada de uma certa importância e onde se leva uma vida urbana. Von Richthofen define cidade como um agrupamento cujos meios de existência normais consistem na concentração de formas de trabalho que não são consagradas à cultura, mas ao comércio e a indústria. Em Sombart, cidade se define como aglomeração de homens dependendo dos produtos do trabalho exterior. Em Sorre, a cidade também aparece enquanto aglomeração de homens mais ou menos considerável, densa e permanente, altamente organizada, geralmente independente para sua alimentação do território sobre o qual se desenvolve e implicando, para sua existência, uma vida de relações ativas necessárias à manutenção de sua indústria, de seu comércio e demais funções. Finalmente, para Pierre George as cidades são formas de acumulação humana e de atividade concentradas, próprias a cada sistema econômico e social, reconhecidos a partir de fatos de massa e arquitetônico (CARLOS, 2013, p.67/68).

A inspiração do título dado ao

projeto de intervenção, Euphoria, é derivada do jogo de tabuleiro que leva o mesmo nome - Euphoria: Build a Better Dystopia.

O objetivo desse jogo consiste em liderar uma equipe de trabalhadores (dados) e recrutas (cartas) para reivindicar a propriedade de um mundo distópico. Após o grande apocalipse, alguns poucos sobreviventes se uniram e construíram Euphoria, a cidade de muros dourados. Com o regime autoritário e a propaganda de um sacrifício para o bem maior, a cidade prosperou e alcançou diversas comodidades, como eletricidade e a produção de ouro. Tudo parece funcionar e cada pessoa é feliz, cumprindo o seu papel e seguindo as ordens hierárquicas, mas ao que todos acham que é uma bela utopia, revelou-se uma distopia. As pessoas estão há tanto tempo sendo controladas que não sabem mais dizer o que é a verdadeira felicidade ou liberdade. Fora dos muros dourados da cidade, três facções seguem em luta pela sobrevivência. Os Wasterlanders - aqueles que enfrentaram a destruição apocalíptica em primeira mão. Eles são um povo de arqueólogos, historiadores e agricultores. Suas técnicas de plantio permitem que suas fazendas gerem frutos em solos pobres e precários que também são utilizados para extrair

argila – um material de menor valor que ouro, mas que atende às necessidades de construção. Os Subterrâneos - mineradores e espiões acostumados com a escuridão dos subterrâneos que os abrigam. A facção dos Subterrâneos canaliza as águas subterrâneas e os minérios ao seu redor. Seus espiões facilmente se infiltram em diversos lugares usando as redes de túneis ao seu dispor. Os Icarianos – o povo dos dirigíveis. Os Icarianos são mercadores científicos que aprenderam como extrair uma substância conhecida como Êxtase das nuvens tóxicas. Eles utilizam-se dessa droga como meio de troca em seu comércio aéreo para sobreviverem.

O imaginário de cidade evoca a mente de cada habitante, que nelas vivem, alguns elementos que são comuns a todos e são capazes de criar uma imagem que logo nos é evocada. Os fluxos e ritmos seguem o tempo (as horas do dia) e as atividades que cada um exerce dentro do seu contexto. A proposta do jogo (o TGI) é de imaginar uma cidade, que apesar de conter elementos comuns aos que conhecemos, funciona em uma outra lógica. O exercício é de extrair o protagonismo das pessoas na movimentação do cotidiano e atribuir

a centralidade a um outro objeto - a mercadoria.

Seria possível imaginar uma cidade sem pessoas? Ou melhor, uma cidade onde nós não as vemos ocupando os espaços edificadas e as áreas livres?



*Imagem ilustrativa do jogo, Euphoria:
Construindo uma melhor distopia.

CONCEITOS-CHAVE

O JOGO, A FINANCEIRIZAÇÃO E A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

Van der Zwan (2014) aborda o termo 'Financeirização' como a relativa predominância dos mercados e instituições financeiras na forma de definição, gestão e realização da riqueza no capitalismo contemporâneo, através da implantação de novos instrumentos, denominados financeiros - derivativos e securitizados - e, de agentes financeiros envolvidos na flexibilização e regulação das discussões em torno das governanças políticas e econômicas. Dentro dos seus estudos, a autora destaca que o processo de financeirização foi estudado por três abordagens nas ciências sociais: "a emergência de um novo regime de acumulação, a ascensão da orientação para o valor do acionista e a financeirização da vida cotidiana" (Van der Zwan, 2014, p. 99).

Ela explica que a união dessas formas de abordar esse conceito é a constituição de uma visão das finanças para além de seu papel tradicional de provedora de capital para a economia produtiva. Em vez disso, os estudos sobre a financeirização são cada vez mais autônomos e como o olhar para as finanças globais alterou a lógica subjacente da economia industrial e o funcionamento interno da sociedade democrática (Van der Zwan, p. 99/100). Nesse sentido, cabe aqui ressaltar o processo de 'Financeirização Urbana'. Diversos agentes e mecanismos específicos permitiram a atuação do

mercado financeiro global nas políticas locais de desenvolvimento urbano. No contexto da financeirização urbana, diferentes produtos imobiliários são convertidos em uma ampla gama de ativos financeiros que servem como novas opções de investimento, por meio de técnicas que desagregam propriedades para permitir trocas e processos de valorização cada vez mais rápidos (WEBER, 2010).

Tendo em vista esse problema, o objetivo da discussão levantada é de analisar a inserção do capital financeiro, "frequentemente descrito como perpetuamente dinâmico e naturalmente expansionista" (WEBER, 2010, p.252), nas políticas e nos instrumentos de desenvolvimento urbano no Brasil.

Com a transformação de alguns elementos do ambiente urbano construído em ativos financeiros, parte-se de uma perspectiva na qual a financeirização favorece a maximização de extração de renda dos proprietários de terra e a atuação, sobretudo, indispensável dos agentes financeiros que, através de práticas seletivas, moldam os projetos de revitalização urbana (ATTUYER, GUIRONNET e HALBERT, 2016).

Com projetos urbanos modelados para fornecer ativos de investimento para os investidores financeiros, é de interesse de abordar o diálogo econômico e social-político entre o poder público e a iniciativa privada. Nesse contexto,

observa-se a remodelação da estrutura política urbana com a adoção de uma ideologia vinculada ao mercado, capaz de reestruturar a lógica regulatória de instituições locais e políticas (LE GALÈS, 2012 apud ATTUYER, GUIRONNET e HALBERT, 2016).

Procura-se abordar o funcionamento interno dos processos de financeirização e dar ênfase na sua relevância política.

Reforçar a relevância política da pesquisa sobre financeirização requer a abertura da 'caixa preta' das finanças, desmistificando sua complexidade, além de aumentar nossa compreensão das ligações entre dinheiro, crédito e mercado de capitais na sociedade contemporânea (KLINK, 2017, p.519).

Ao olhar para o território brasileiro, um cenário emergente, tem-se que a financeirização ainda precisa ser socialmente constituída com a adoção de mercados de capitais seguros e estáveis para investimento (KLINK, 2017). No campo do planejamento urbano, são analisados diversos instrumentos que veiculam as 'vantagens' dos mercados de capitais com os mecanismos de regulamentação de projetos de revitalização urbana.

Nas esferas locais, identificar como a circulação dessas expectativas de ganhos financeiros entre os investidores

moldam efetivamente os atributos físicos e financeiros dos projetos de intervenção urbana. Jeroen Klink (2017) traz à tona em seus estudos, uma contribuição na análise de instrumentos específicos presentes no planejamento urbano brasileiro, por meio dos quais é possível identificar mecanismos de captura do valor imobiliário e da renda da terra.

A expansão das "fronteiras do capital" e sua necessidade estrutural em sempre buscar um "externo" para se valorizar (não apenas em termos territoriais) fazem com que o capital se depare com um conjunto heterogêneo de formações sociais e espaciais, tornando evidente as dinâmicas da despossessão, da exploração e da acumulação. O capital continua a dominar as formas contemporâneas de vida e de cooperação e a agravar a produção da desigualdade. A questão, para Mezzadra e Neilson (2019), é como capturar nessas dinâmicas, a materialidade mesmo das formas mais etéreas de capital, as mutações recentes dessas relações sociais e como essas mutações se inscrevem no e produzem o espaço, fazendo a geografia do capitalismo contemporâneo mais complexa do que os binários convencionais, tais como, como Norte e Sul Global ou centro e periferia (SHIMBO, 2020, p.12/13).

CONCEITOS-CHAVE

O JOGO, A FINANCEIRIZAÇÃO E A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA

Como aponta Shimbo (2020), a incorporação imobiliária desde sua origem requisitou um capital adiantado para iniciar sua produção e a função tanto do financiamento da produção (obtido pelas empresas nos bancos ou outras instituições) quanto do financiamento ao consumo de seu produto (por meio do crédito ao comprador, via bancos ou programas habitacionais). Com isso, a articulação com as finanças se dá na transformação de algumas formas concretas do capital (a mercadoria, o dinheiro) e na reivindicação sobre a riqueza a ser produzida por meio do direito de apropriação (uma transação jurídica) em uma valorização futura trazida no tempo presente, ou seja, por meio da propriedade de um título (SHIMBO, 2020).

Araujo (2001) identifica como a instituição da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) está neste momento - anos 90 - em transição de centro industrial para centro financeiro.

A predominância do setor serviços em relação ao industrial deriva, de um lado, da concentração das atividades de intermediação financeira, de comunicação e de serviços prestados às empresas – serviços estratégicos, diante dos novos paradigmas da produção na RMSP –, que contribuíram tanto para a sua consolidação nacional, ou seja, para o nítido predomínio da região como principal centro de âmbito nacional, quanto para qualificá-la em sua inserção

internacional e, de outro, da reestruturação tecnológica e das alterações nos processos de trabalho na indústria de transformação, que permanecem centrais nas trajetórias das grandes metrópoles – antigas e novas – da economia capitalista. A diversidade e o tamanho da economia e da estrutura industrial da RMSP² constituíram-se nos determinantes principais de sua transformação num grande centro de serviços e negócios (ARAUJO, 2002, p. 22).

Danyluk (2018) coloca como esse processo já estava em curso desde dos anos 60 devida a rápida expansão da indústria acompanhada por uma reorganização de longo alcance dos métodos capitalistas de produção, distribuição e venda de mercadorias. Essa mudança se dá no campo da logística empresarial que passou por um período de extraordinário crescimento e mudança, impulsionado por inovações em transporte e armazenamento, reestruturação das relações de produção e gerenciamento, novas formas de vender produtos e um ataque global ao trabalho.

É nessa imbricação de conceitos que o jogo começa. Partindo da lógica de implantação desses sistemas financeiros e dos atores participantes dessa dinâmica, o projeto será elaborado. Ele deve ser pautado nos interesses dos investidores financeiros e na maximização do lucro, a regra é

única: ganha quem produzir a ‘melhor’ distopia.

Nota:

²A Região Metropolitana vem se inserindo de forma privilegiada na cadeia dos fluxos internacionais, financeiros, produtivos e culturais. Topo da rede urbana brasileira, detentora de uma grande, concentrada, complexa e diversificada estrutura produtiva, a região passa por processos de terciarização de sua economia, com expressivo crescimento dos serviços especializados de apoio à produção (ARAUJO, 2002, p. 20).

LEITURAS

ESCALA METROPOLITANA

O local escolhido para a intervenção de projeto corresponde à área destinada ao Projeto de Intervenção Urbana NESP, na zona noroeste da cidade de São Paulo. O motivo de escolha dessa área condiz justamente com a proposta de incorporar um investidor financeiro nas tomadas de decisões e direcionamento desse projeto, sendo selecionada uma área onde essa discussão já está se materializando no território.

O NESP (Novo Entrepósito de São Paulo), localizado no bairro de Perus, é um empreendimento privado e vem com a proposta de se constituir em um condomínio logístico de aproximadamente quatro milhões de metros quadrados, sendo parte integrante de um projeto de polo logístico e comercial de grande porte denominado Polo de Abastecimento, Distribuição e Entrepósito de São Paulo (PADESP). A proposta traz o projeto em uma dimensão estruturante em comércio, armazenagem e distribuição de alimentos para a Grande São Paulo e outras cidades.

A região está localizada em uma Zona de Ocupação Especial (ZOE), dentro da Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, na Macroárea de Controle da Qualificação Urbana e Ambiental – uma região da cidade de São Paulo destinada a abrigar predominantemente atividades

que necessitem de regulação especial de uso e ocupação do solo.

Segundo o relatório de impacto ambiental realizado pela empresa Multi Consultoria Ambiental e Mineral Ltda., a principal atividade do NESP é o abastecimento, o comércio e a logística de alimentos. Para isso, o projeto é composto por um conjunto de equipamentos e serviços destinados a propiciar a interação entre produtores, comerciantes, operadores logísticos e consumidores de produtos alimentícios. O NESP foi projetado a partir das diretrizes definidas pelo Decreto Municipal 57.569/2016, que aprovou o PIU do Novo Entrepósito de São Paulo e estabeleceu os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo para as ZOEs localizadas no Distrito de Perus. O empreendimento é composto de quatro setores: L1, onde se localiza o NESP, e será a primeira etapa de implantação do projeto. A segunda etapa será Manguinhos, no setor L3, seguido da ponte seca, no L2, e do acesso para L1 e L3, no setor L4. O acesso ao NESP será feito pela Rodovia dos Bandeirantes (SP-348).

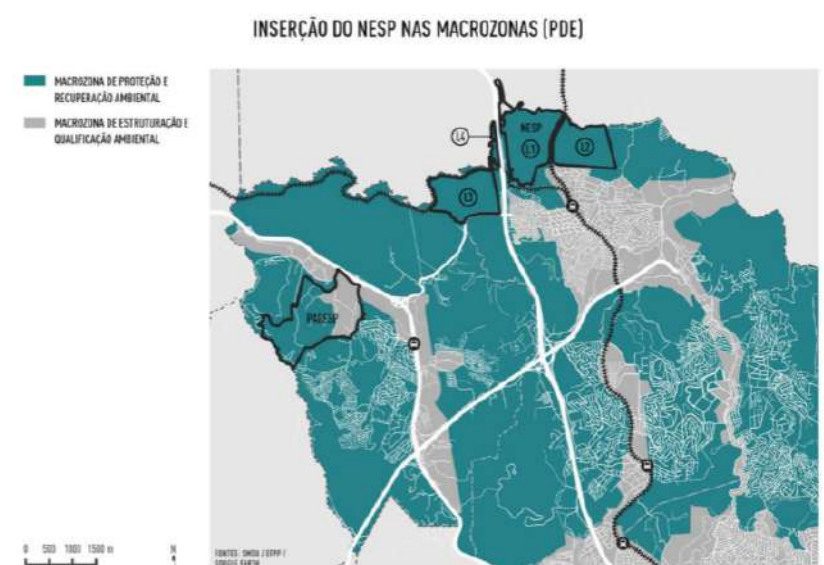
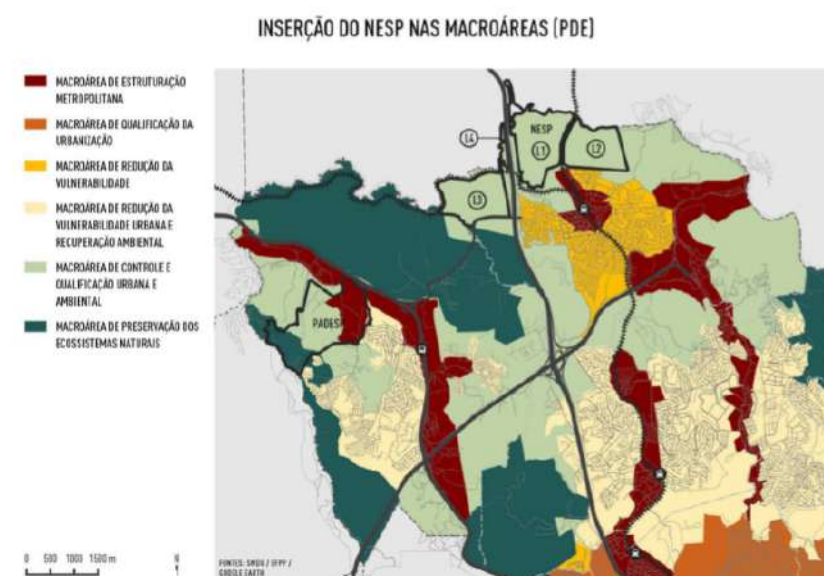
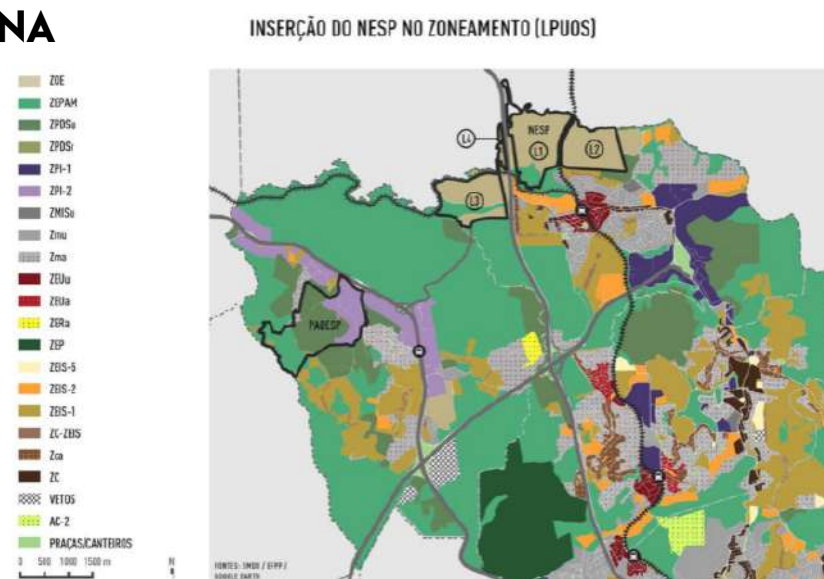
Os terrenos estão localizados na Macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental, na Macroárea de Controle da Qualificação Urbana e Ambiental, para a qual o Plano Diretor traça como um dos objetivos o “incentivo aos usos não residenciais, inclusive as atividades industriais e de logística, visando à ampliação da oferta de oportunidades de trabalho e a redução do deslocamento entre moradia e trabalho” (Lei Municipal nº 16.050, art. 19). No entanto, está próximo à Macroárea de Preservação dos Ecossistemas Naturais, cujo objetivo principal é o de proteção ambiental. Pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, a área do PIU NESP está em uma Zona de Ocupação Especial, dependendo então deste projeto para a definição de seus parâmetros. No momento da elaboração do projeto, o terreno era ocupado apenas por áreas verdes reflorestadas, visto que se tratava de uma antiga fazenda da empresa Melhoramentos, sem a presença de qualquer tipo de uso residencial, comercial ou industrial (NUNES, 2018, p.119).

No que diz respeito a AII, a zona onde se localiza o NESP estabelece relação com a malha rodoviária, tendo acesso a importantes rodovias que integram a cidade de São Paulo, a região metropolitana e o interior do país. As linhas ferroviárias, que hoje atendem a população, haviam sido criadas para o transporte de cargas e estabeleciam

relação direta com o porto de Santos.

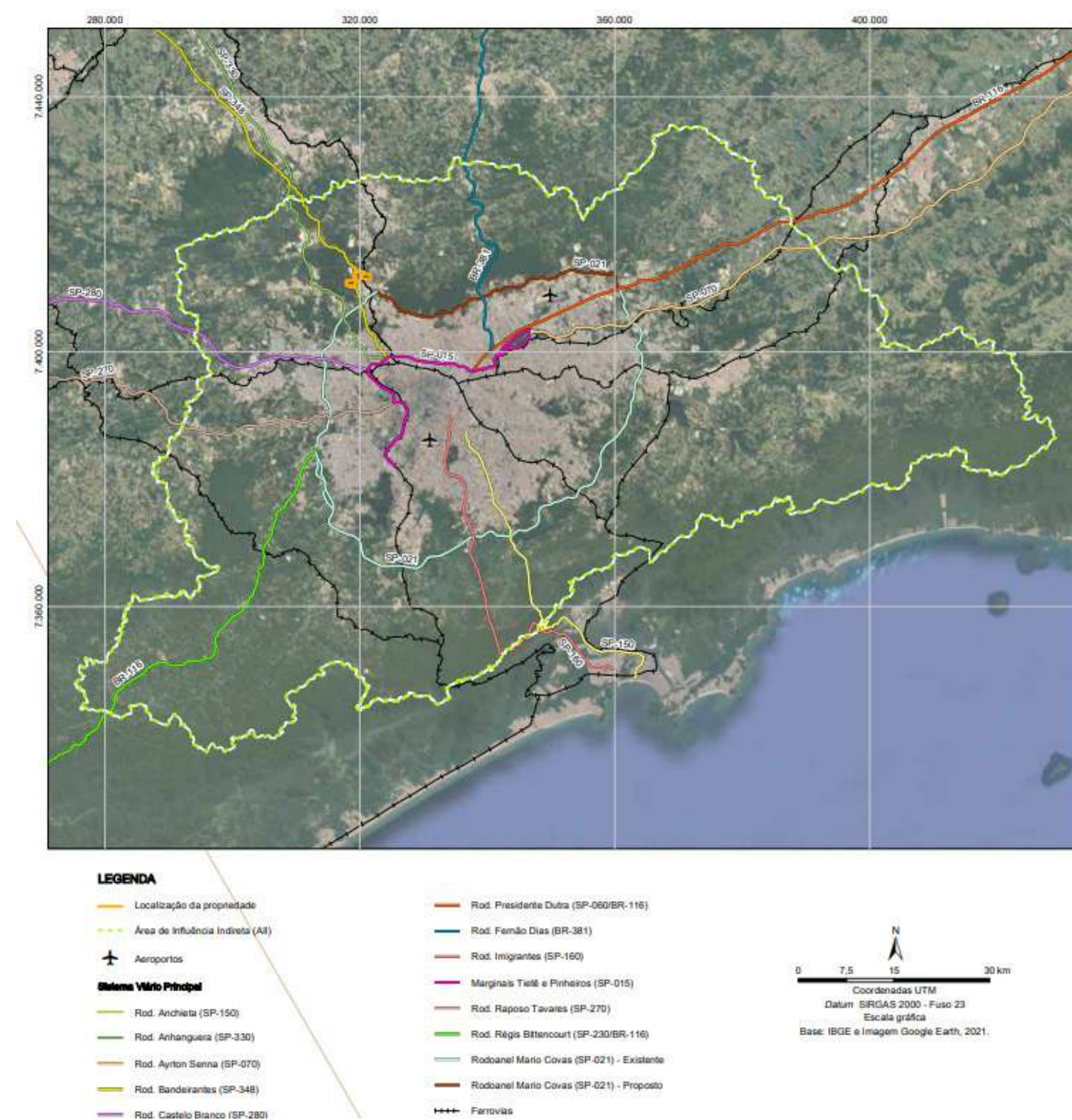
LEITURAS

ESCALA METROPOLITANA



Fonte: Relatório final, Estudos técnicos PIU NESP apresentado à SP Urbanismo, São Paulo, 2016.

INFRAESTRUTURA VIÁRIA DA ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA (AIE)



Fonte: Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) São Paulo, 2021.

LEITURAS

ESCALA ZONA-BAIRRO

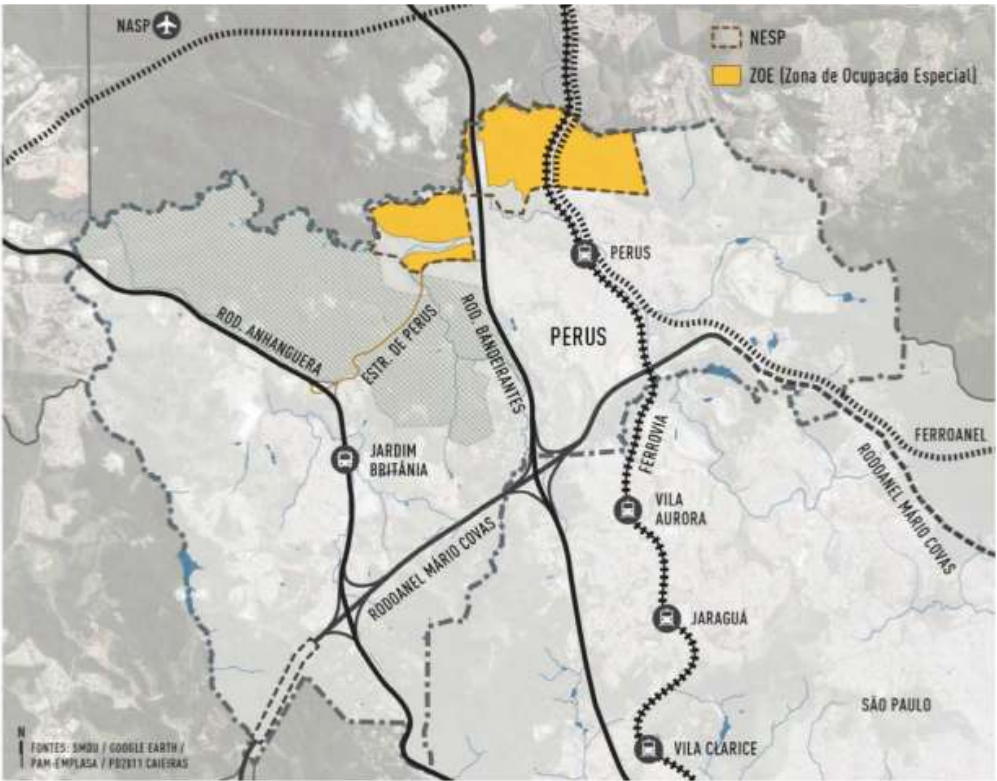
A escolha da área para a implantação do NESP está em consonância com uma série de transformações de infraestruturas urbanas e implantação de equipamentos nessa região, com acessibilidade multimodal e ênfase à logística, sendo elas:

- Rodovias Bandeirantes e Anhanguera e Rodoanel;
- Ferrovia e Estação Perus (Linha CPTM 7/ALL)
- Futuro Ferroanel Metropolitano;
- Futuro Trem Metropolitano;
- Futuro Aeroporto de Caieiras (NASP);
- Vetores Territoriais de Desenvolvimento da Macrometrópole e sua Carteira de Projetos:
- VTD RMSP;
- VTD Bandeirante;
- Corredor logístico multimodal (rodo/ferro/aeroviário) e Plataformas Logísticas Periféricas;

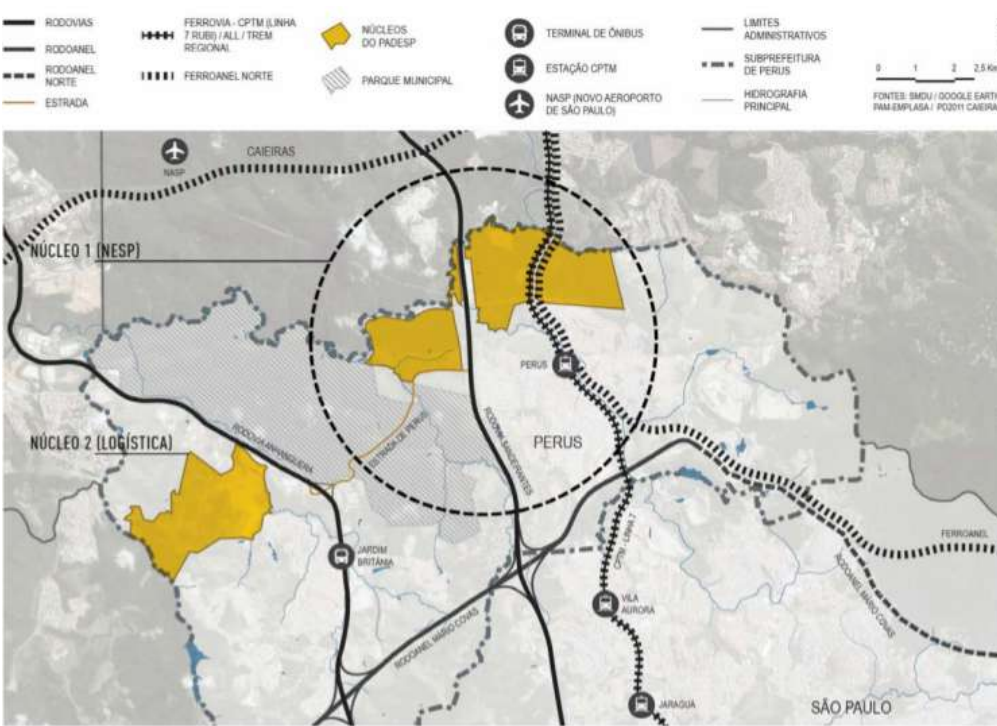
O relatório de impacto ambiental define duas áreas para análise da influência do NESP. A AII (Área de Influência Indireta) foi delimitada na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Já a subprefeitura de Perus, na cidade de São Paulo, e o município de Caieiras (em especial a área limítrofe

a São Paulo) foram estabelecidos como ADI (Área de Influência Direta) do empreendimento. Cabe ressaltar o levantamento realizado dentro da ADI, por estar diretamente relacionado à área de intervenção. Segundo o relatório, obtêm-se os seguintes dados:

ÁREA NESP E AS ÁREAS ZOE - ZONA DE OCUPAÇÃO ESPECIAL



ÁREA NESP JUNTO A INFRAESTRUTURA URBANA EXISTENTE E PREVISTA



Fonte: Relatório final, Estudos técnicos PIU NESP apresentado à SP Urbanismo, São Paulo, 2016.

LEITURAS

ESCALA ZONA-BAIRRO

Demografia

Com uma população total de 233 mil residentes (em 2010) – dos quais 62,8% estavam na subprefeitura de Perus e 37,2% em Caieiras –, a AID possui crescimento populacional bem superior ao do município de São Paulo como um todo. Apesar desse crescimento, a densidade populacional ainda é bastante baixa, em especial no município de Caieiras (8,94 pessoas/hectare). Considerando-se a AID como um todo, a densidade populacional é de 34,5 pessoas por hectare (dados de 2010).

Trabalho e renda da população

Entre os empregos formais registrados na AID em 2016, 60,5% estavam no município de Caieiras e apenas 39,5% na subprefeitura de Perus. Neste mesmo ano, a participação dos empregos formais da subprefeitura de Perus no total da cidade de São Paulo era de 0,285%. Além da escassez de empregos, em 2010, a AID também apresentava baixa renda (42,37% da população com renda nominal mensal média menor do que dois salários mínimos), e percentual representativo de pessoas sem rendimentos (tabela acima).

Indicadores sociais

Segundo o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS) de 2010, o distrito de Perus era o que apresentava as piores condições de vida: 27,5% de sua população era considerada de vulnerabilidade alta ou muito alta, contra 13,6% da população de Caieiras. O inverso também era verdadeiro: enquanto 40,6% da população de Caieiras vivia em situação de vulnerabilidade muito baixa ou baixíssima, esse percentual era de 20,5% na subprefeitura de Perus.

Uso e ocupação do solo

O mapeamento do uso e ocupação do solo incidiu sobre parte da Área de Influência Direta – mais especificamente, distrito de Perus e bairros e setores de Caieiras limítrofes ao município de São Paulo. Essas áreas são mais passíveis de receber os impactos diretos do empreendimento do que regiões que ficam mais distantes do NESP. Por serem regiões mais afastadas do centro da cidade de São Paulo, a área analisada é marcada pela presença de áreas de vegetação arbórea, que incluem reflorestamento e matas nativas. Também estão presentes áreas industriais e eixos viários importantes para o fluxo de produtos. A tabela ao lado mostra as categorias de uso e ocupação do solo na região em questão.

PESSOAS DE 10 ANOS OU MAIS, POR CLASSES DE RENDIMENTO NOMINAL MÉDIO MANSAL - SUBPREFEITURA DE PERUS E MUNICÍPIO DE CAIEIRAS - 2010

Unidades Territoriais	Classes de rendimento (em salário mínimo¹) – Participação no total (%)						
	Total	S.R.	Até 1	Mais de 1 a 2	Mais de 2 a 5	Mais de 5 a 10	Mais de 10
Subprefeitura de Perus	100	41,24	14,42	28,89	13,32	1,84	0,29
Município de Caieiras	100	36,35	14,75	26,06	17,64	4,1	1,11
Total Área de Influência	100	39,41	14,54	27,83	14,94	2,69	0,6
Município de São Paulo	100	35,35	12,53	23,92	16,95	6,94	4,32

Notas: S.R: Sem Rendimento. ¹ Valor do salário mínimo considerado: R\$ 510,00 (Em reais de 2010); 2 Apenas pessoas com rendimento, inclusive as que recebiam somente em benefícios.
Fonte: SMDU. Infocidade; IBGE. Censo Demográfico 2010.

VULNERABILIDADE SOCIAL NOS DISTRITOS DE PERUS E MUNICÍPIO DE CAIEIRAS - 2010

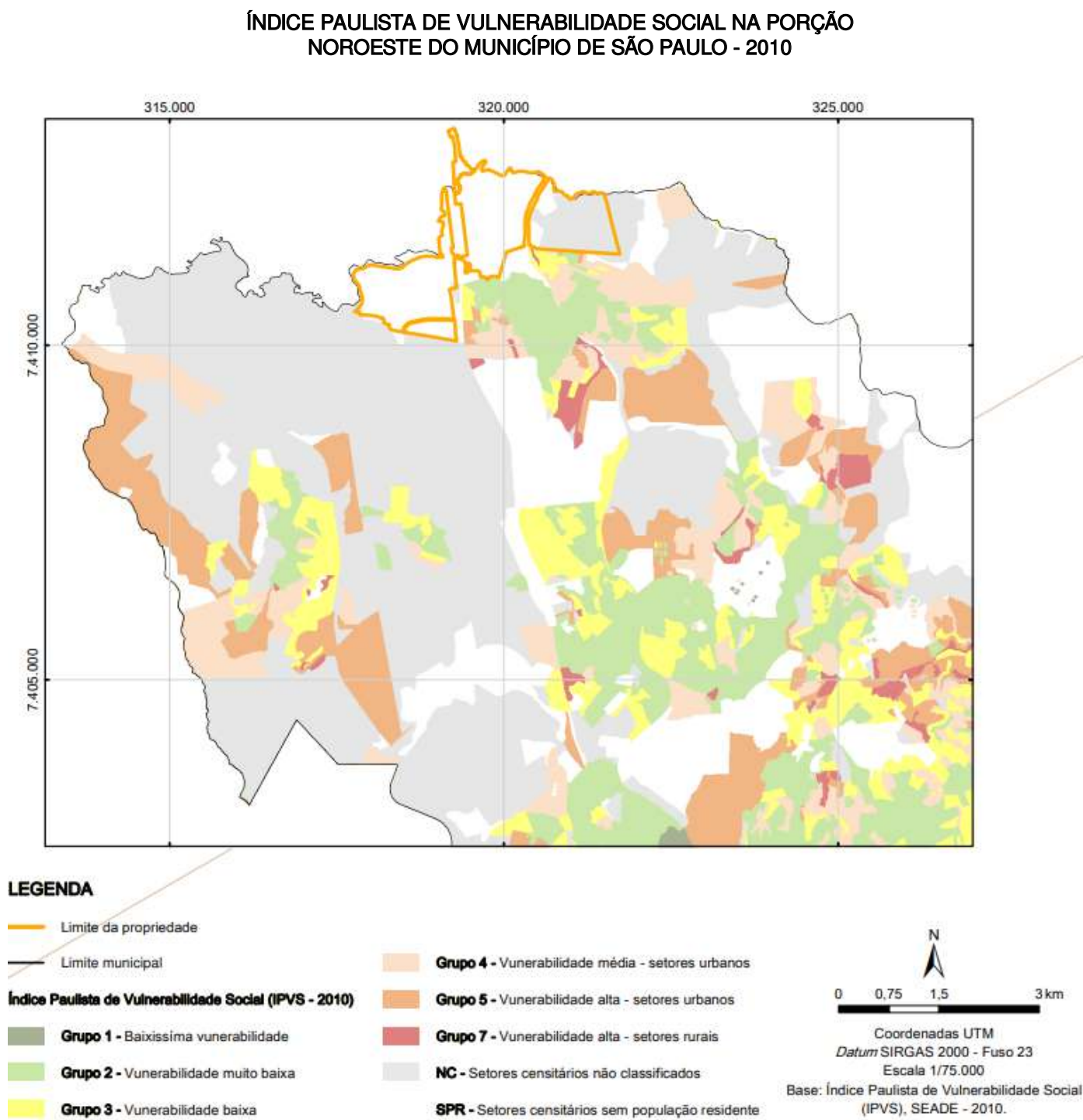
Unidades territoriais	Vulnerabilidade social						
	G1 Baixíssima	G2 Muito Baixa	G3 Baixa	G4 Média (Urbanos)	G5 Alta (Urbanos)	G6 Muito Alta (Aglomerados Subnormais Urbanos)	G7 Alta (Rurais)
Município de Caieiras	0,6	39,7	25,1	20,1	11,1	2,5	0,9
Distrito de Perus	-	20,5	16,4	35,6	13,6	13,9	-
Município de São Paulo	13,3	39,5	17,2	13,6	8,9	7,5	-

Fonte: Fundação Seade.

Fonte: Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) São Paulo, 2021.

LEITURAS

ESCALA ZONA-BAIRRO



Fonte: Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) São Paulo, 2021.

DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS DE USO NA ÁREA TOTAL NO DISTRITO DE PERUS E DOS SETORES CENSITÁRIOS DO MUNICÍPIO DE CAIEIRAS - 2018

Legenda	Descrição	Área (ha)			% do total
		Perus	Caieiras	Total	
A	Área do Aterro Bandeirantes	105,84	0,00	105,84	2,01
AC	Áreas de cultivo	161,70	161,70	323,41	6,14
AUC	Áreas de urbanização consolidada de padrão popular a médio	450,91	182,60	633,51	12,02
AUI	Áreas urbanas isoladas de padrão popular a médio	22,22	22,22	44,44	0,84
Co	Conjuntos habitacionais de padrão popular a médio	12,17	12,17	24,34	0,46
Cs	Chácaras e sítios	4,77	4,77	9,55	0,18
Eq	Equipamentos públicos agregados	7,05	0,00	7,05	0,13
F	Ferrovia	19,18	12,85	32,03	0,61
IA	Áreas de edificações industriais, de comércio, serviços e institucionais	19,57	158,18	177,75	3,37
L	Lagos	6,66	2,47	9,13	0,17
LAP	Loteamentos de alto padrão	4,19	73,73	77,91	1,48
M	Áreas de mineração	126,95	61,01	187,96	3,57
Pb	Campo de Paintball Opsfield (Antiga fábrica de cimento Portland Perus)	6,75	0,00	6,75	0,13
R	Rodovia	70,47	17,14	87,61	1,66
RN	Áreas com obra do Rodoanel Norte	28,26	0,00	28,26	0,54
S	Solo exposto	49,30	43,98	93,28	1,77
Va	Vegetação arbórea	773,34	1.975,48	2.748,82	52,16
Ve	Vegetação arbórea esparsa	106,00	0,00	106,00	2,01
Vh	Vegetação herbáceo-arbustiva	403,53	162,49	566,02	10,74
Total		2.378,87	2.890,79	5.269,66	100,00

Organização: Multi Consultoria Ambiental e Mineral.

Fonte: Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) São Paulo, 2021.

LEITURAS

ESCALA ZONA-BAIRRO

CAJAMAR

O surgimento da cidade de Cajamar está ligado à implantação da Companhia Brasileira de Cimento Portland, de origem canadense, na década de 1920, em Perus. De acordo com o último censo (2010), a cidade possui cerca de 64 mil habitantes e é conhecida como a 'Faria Lima dos galpões' ou 'Disney do ecommerce'.

Um estudo da plataforma SiiLA Brasil mostra que Cajamar reúne 1,3 milhão de metros quadrados de galpões logísticos de alto padrão. Por causa da sua localização estratégica, perto do Rodoanel e das Rodovias Anhanguera e Bandeirantes.

A 29 km da capital paulista, a cidade virou um grande centro logístico, onde estão instalados entrepostos de algumas das empresas mais ricas do Brasil e do mundo.

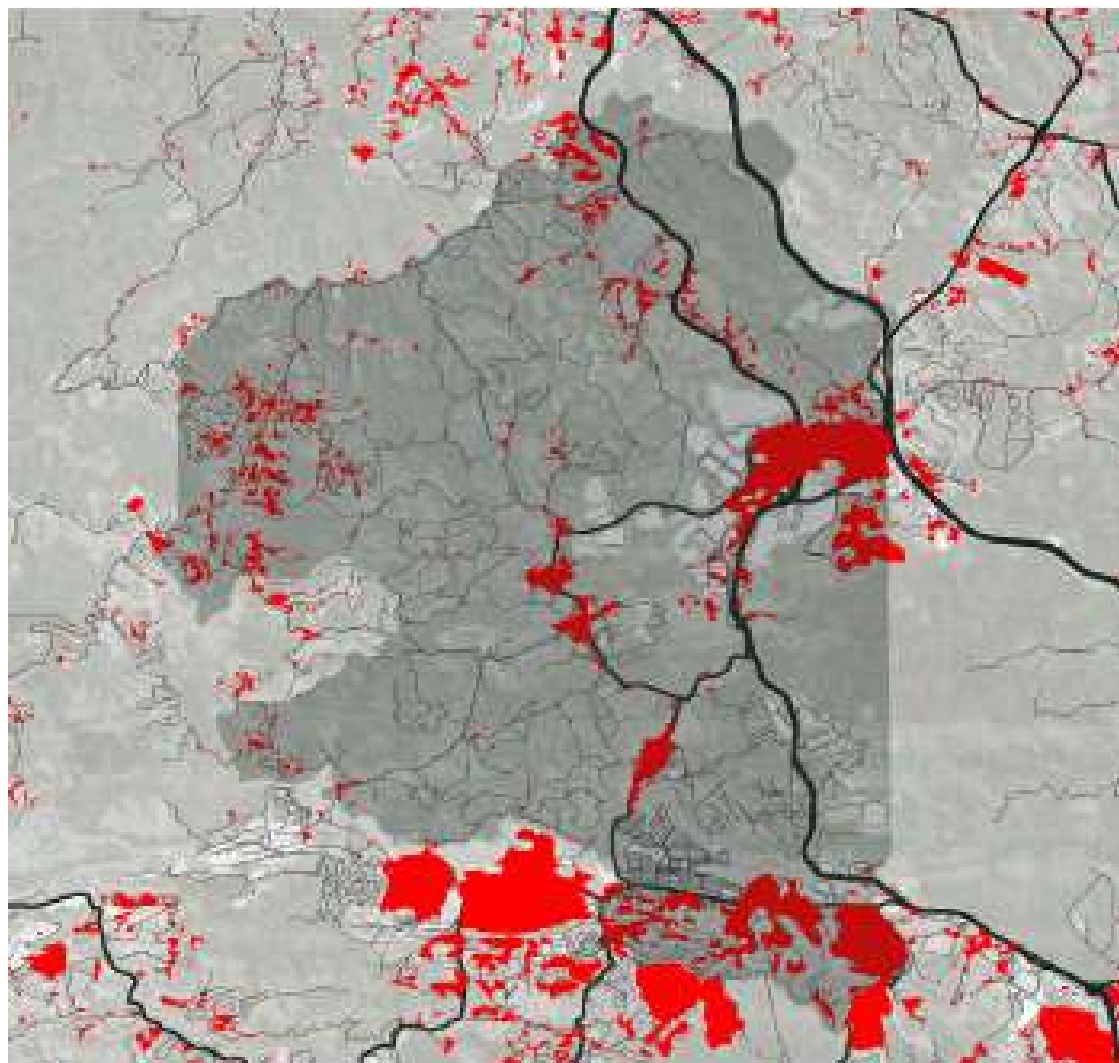
Hoje, mais da metade da área dos galpões logísticos de Cajamar é ocupada por empresas do varejo físico e online, 33% e 24%, respectivamente. Do varejo físico, os atacadistas Assaí e Makro e a revenda de materiais de construção Leroy Merlin têm centros de distribuição na região. Do varejo online, a B2W, o Mercado Livre e a Amazon, contam com três centros de distribuição instalados na cidade. Nos mapas a seguir, podemos verificar a evolução da mancha urbana

de Cajamar. Observa-se que em comparação com o ano de 2004 (mancha em vermelho) a cidade ainda não era tomada por galpões e, basicamente, o crescimento posterior dos seus limites urbanos está diretamente atrelado a chegada das grandes empresas com a instalação de galpões na região (CORREIO BRAZILIENSE, 2020).

Cajamar exerce uma grande influência econômica na região metropolitana de São Paulo e sobre o sistema de mobilidade da área. Ao analisar a cidade nesse contexto, buscou-se estabelecer relação aos processos de transformação urbana devido a implantação de grandes centros logísticos, no intuito de entender como esses espaços alteram a dinâmica urbana do local onde se inserem. A cidade é um exemplo do que esse trabalho traz à tona, um lugar que une o protagonismo da cadeia econômica e tecnológica à precariedade de uma população vulnerável. Segundo o IBGE (Censo de 2010), cerca de 35% da população conta com um rendimento nominal mensal per capita de até ½ salário mínimo.

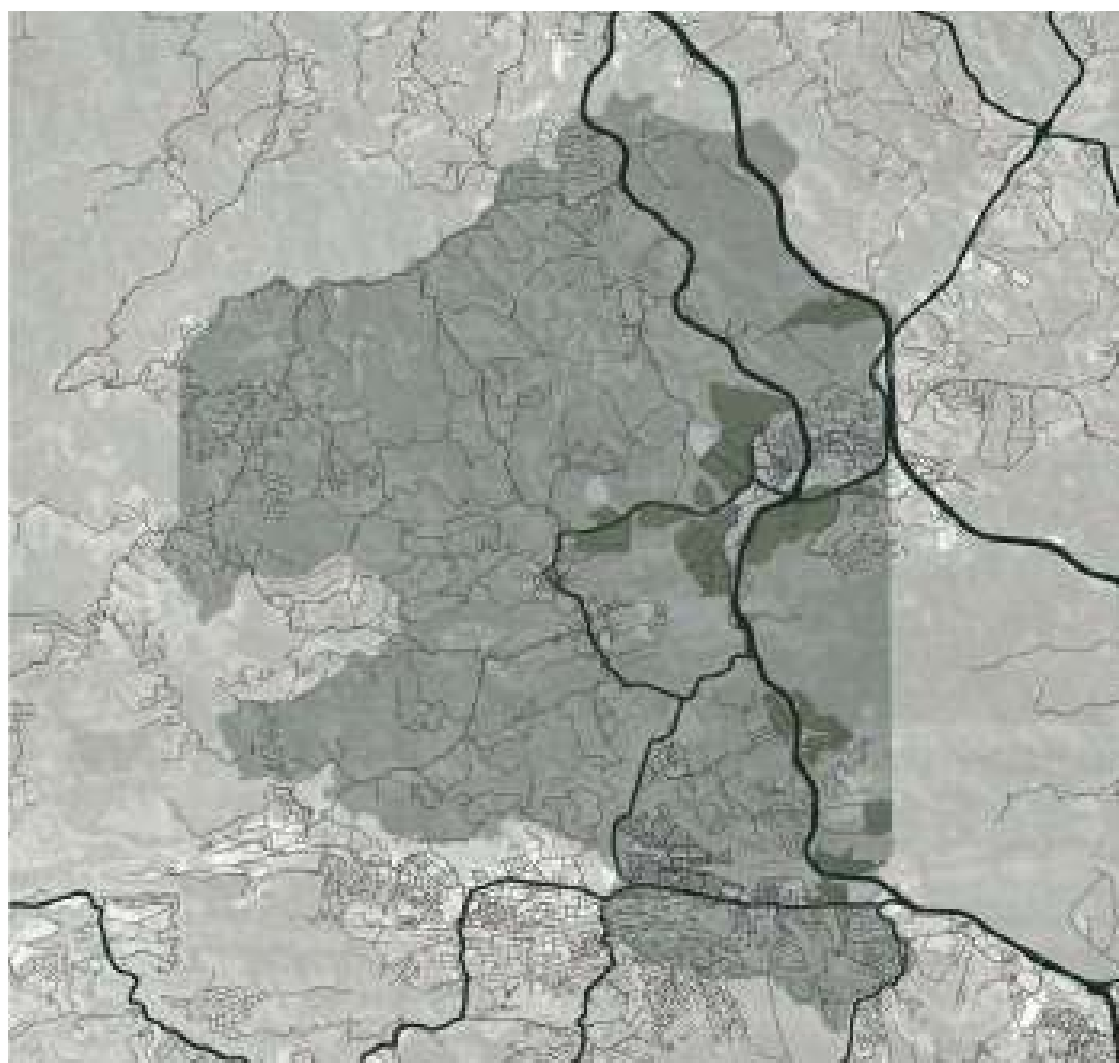
LIMITE MUNICIPAL DE
CAJAMAR E ÁREA URBANA
- 2004

↑
Escala: 1:120.000.
Mapas produzidos
pelo aluno.



LIMITE MUNICIPAL DE
CAJAMAR E GRANDES
ÁREAS DE GALPÕES - 2022

↑
Escala: 1:120.000.
Mapas produzidos
pelo aluno.

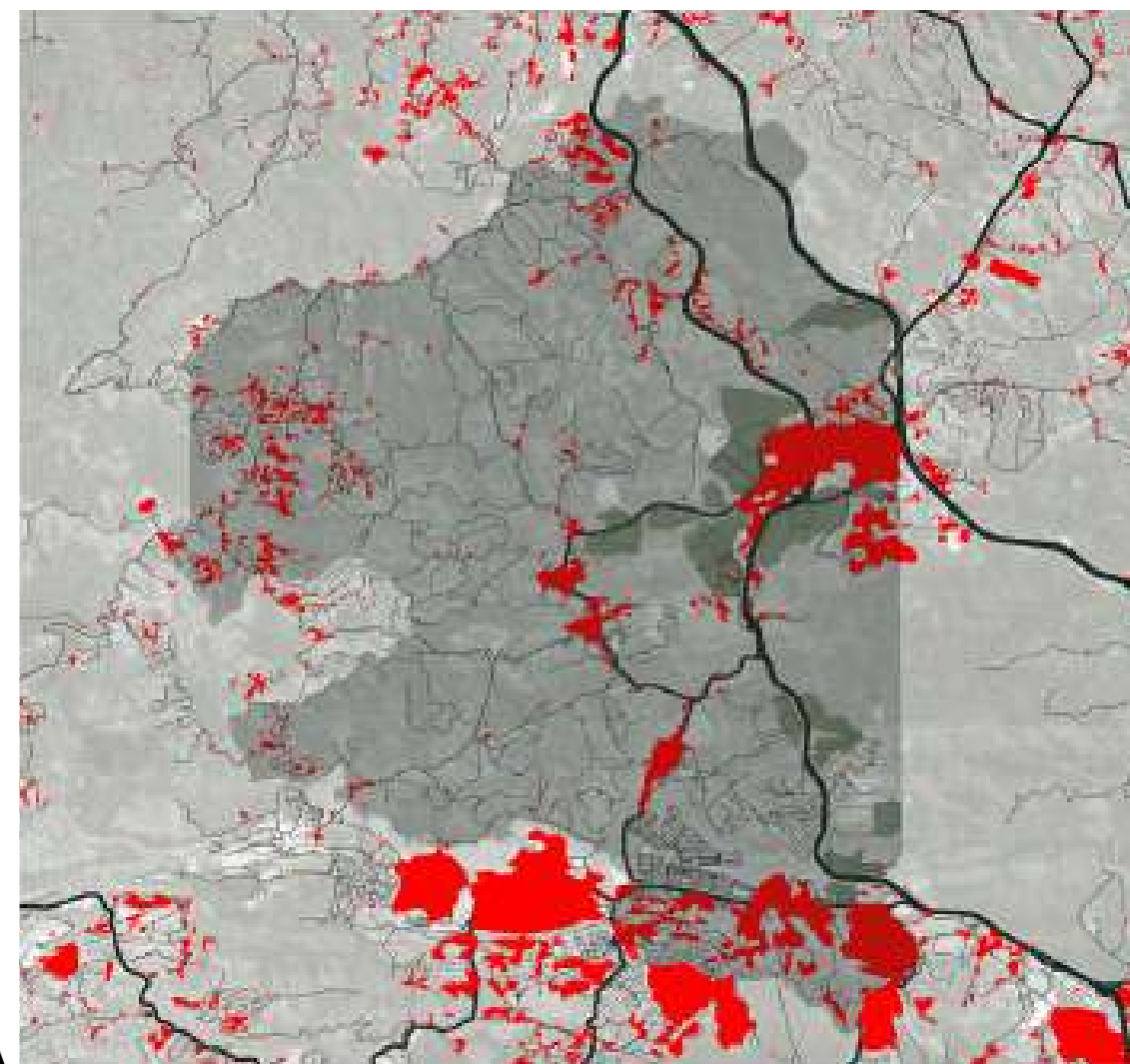


LEITURAS

ESCALA ZONA-BAIRRO

CAJAMAR

LIMITE MUNICIPAL DE CAJAMAR - comparação entre área urbana da cidade (2004) e as áreas ocupadas por galpões industriais (2022)

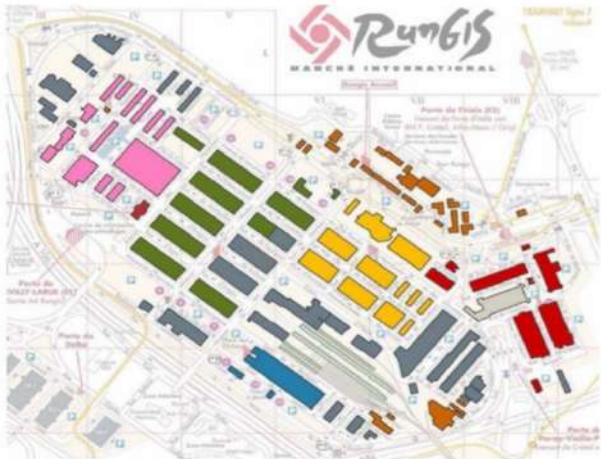
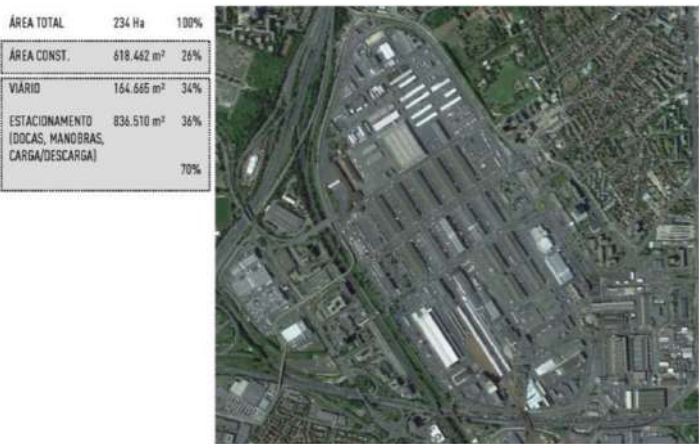


↑
Escala: 1:120.000
Mapa produzido pelo aluno.

LEITURAS

ESCALA ZONA-BAIRRO

REFERÊNCIAS: GALPÕES

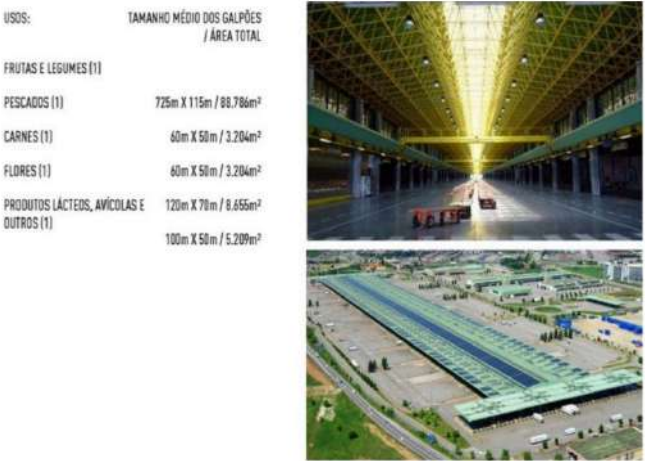
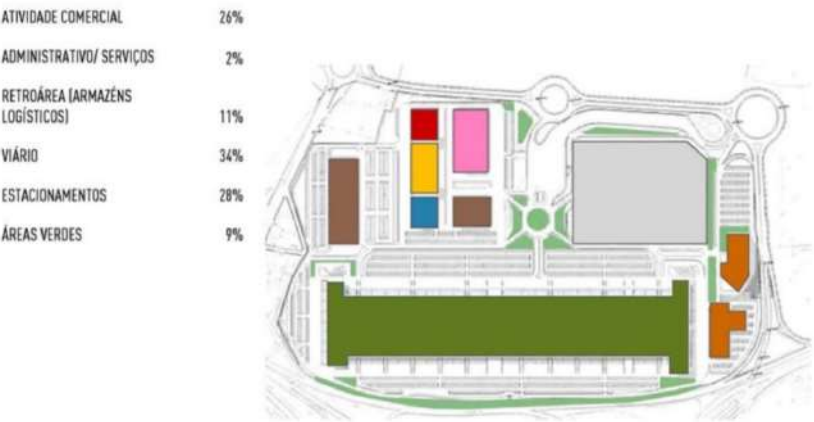


MARCHÉ INTERNATIONAL DE RUNGIS, Paris, França.

As referências ao lado foram observadas a fim de entender a dinâmica de um condomínio de galpões. O intuito era de ver o funcionamento desses complexos, segundo o seu sistema viário e a implantação dos galpões, verificando elementos da construção como área, pé direito e materialidade.



VERONA MERCATO, Verona, Itália.



MERCAMADRID, Madrid, Espanha.

Fonte: Relatório final, 'Estudos técnicos PIU NESP apresentado à SP Urbanismo, São Paulo, 2016.

LEITURAS

ESCALA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A intervenção, a princípio, será feita na área L1, indicada pelo PIU NESP.

A área conta aproximadamente 1.400.000m². Nos mapas ao lado e nas próximas páginas, observa-se a relação das áreas do NESP, em relação ao bairro e infraestruturas na região.

ÁREA DE INTERVENÇÃO EM RELAÇÃO AO BAIRRO DE PERUS

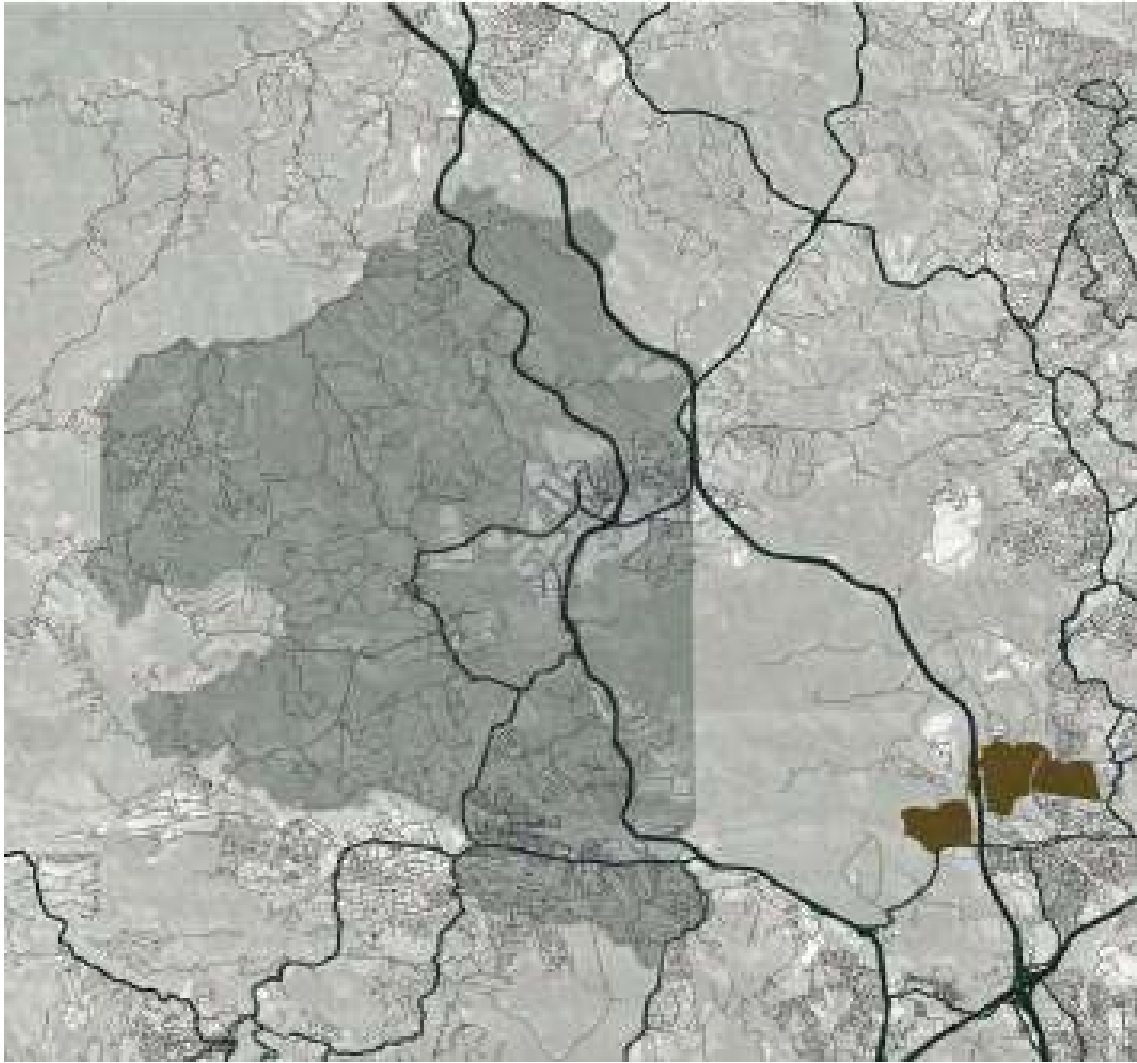


Escala: 1:30.000
Mapa produzido pelo aluno.

LEITURAS

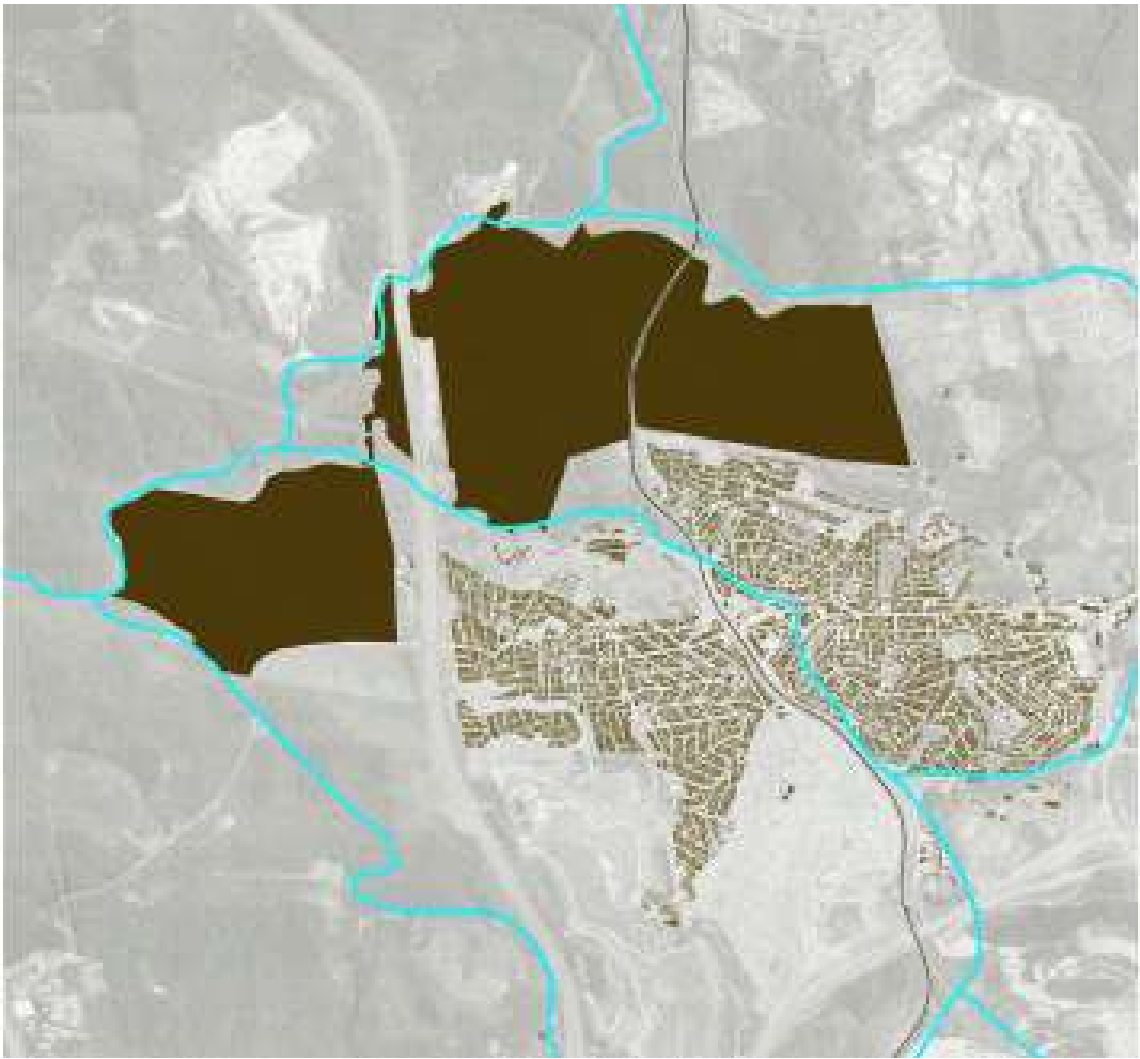
ESCALA ÁREA DE INTERVENÇÃO

ÁREA DE INTERVENÇÃO EM RELAÇÃO AO BAIRRO DE PERUS, HIDROGRAFIA E A LINHA FÉRREA DA CPTM



Escala: 1:550.000
Mapa produzido pelo aluno.

ÁREA DE INTERVENÇÃO EM RELAÇÃO A CIDADE DE CAJAMAR



Escala: 1:30.000
Mapa produzido pelo aluno.

EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

“Euphoria, quem olha de fora só consegue avistar as suas megaestruturas que dominam a paisagem. A cidade para mercadorias foi criada para coordenar atividades de Armazenamento, Preparação e Distribuição de mercadorias.

Cada uma de suas estruturas têm funções específicas para manter a cidade funcionando. O acesso ao seu interior se dá por meio das Guaritas, espaços que coordenam a entrada e a saída das mercadorias, tudo passa por elas. Ao adentrar no complexo, logo nos deparamos ao seu sistema viário com suas largas e extensas avenidas. Ele é dividido em duas hierarquias: sendo as avenidas Principais e as Secundárias. As avenidas direcionam todo o fluxo desse grande condomínio. As mercadorias que logo chegam na cidade são direcionadas às Centrais, as quatro grandes estruturas. Nelas, acontecem as primeiras etapas das atividades, o recebimento, armazenamento e separação das mercadorias. No interior dessas estruturas, encontram-se as Vigias, as mais altas torres da área. O objetivo delas é de controlar, monitorar e vigiar tudo o que acontece em Euphoria, nada passa despercebido delas.

Retornando às Centrais, é através delas que as mercadorias são

direcionadas ao Galpões. O trajeto é feito pelas Esteiras que ligam essas estruturas aos Elevadores. As mercadorias viajam por cima de toda a cidade. Ao chegarem pelos Elevadores, conectados aos Galpões, elas se preparam para as outras etapas das atividades.

A roteirização e montagem das cargas é feita nos Galpões, são as últimas etapas antes das mercadorias alçarem voo. Nas fachadas voltadas ao centro dos Galpões, as mercadorias saem por meio do transporte rodoviário e pelos Trilhos Aéreos, essas estruturas transportam contêineres por toda essa área. Eles se conectam diretamente à ferrovia ao sul e leste da área, intensificando massivamente o fluxo de mercadorias que entram e saem dali. Os containers são içados dentro dos galpões por uma espécie de gancho que os tira do chão e os conecta à linha férrea aérea.

Por esses motivos, Euphoria não é uma cidade para pessoas, seu objetivo é especificamente o de cumprir uma função: maximizar o fluxo de mercadorias. Fora que, suas avenidas não contém calçadas, andar a pé é quase que cometer um suicídio. Acidentes sempre acontecem, uma vez ou outra, um contêiner desaba sobre os largos leitos carroçáveis. O sistema contém falhas...

Há também uma outra forma de

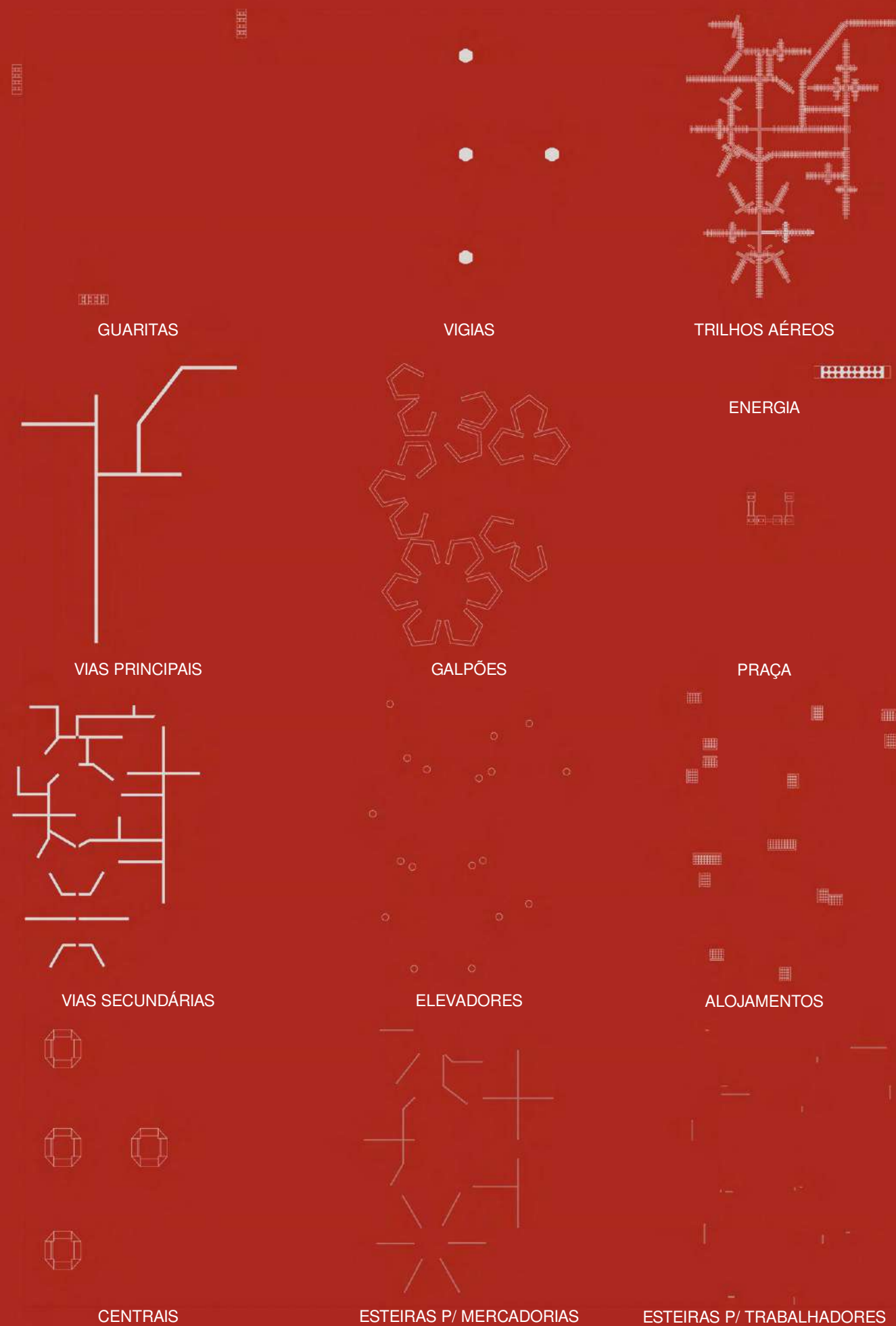
expedir as mercadorias, as fachadas voltadas para fora dos galpões são feitas com placas fotovoltaicas, que abastecem a central de Energia da área, tornando esse lugar quase auto suficiente nesse quesito. Essas placas são móveis e se abrem e se fecham, através delas saem os drones que carregam milhares de mercadorias todos os dias. Eles são controlados pelas torres conectadas aos Elevadores. E é nelas que se encontra a maior parte dos trabalhadores da cidade. Eles são responsáveis por controlar as rotas dos drones.

Por esse motivo, os Elevadores se dividem em dois, um que direciona as mercadorias das Centrais para os Galpões e outro que direciona os trabalhadores das torres de comando para os Alojamentos. Euphoria é voltada ao trabalho, afinal tempo é dinheiro, por isso o quanto menos os trabalhadores tiverem contato com o chão, melhor!

É quase impossível andar a pé em Euphoria, além das megaestruturas que tomam o horizonte, o interior da cidade tem sua mobilidade voltada ao transporte pesado de mercadorias. O que sobra é um vasto horizonte pavimentado, ocupado como estacionamento para caminhões. A cidade não tem desenho de rua, muito menos de calçada. O seu térreo é somente o Viário e os estacionamentos.

Uma outra estrutura importante para a área, é a Praça. Ela é formada por um conjunto de torres no centro de Euphoria. Edificada. Ela leva esse nome por ser uma espécie de condensador social e abrigar diversas atividades. Nelas se encontram lajes corporativas das grandes corporações, escritórios e equipamentos que mantêm o funcionamento da área. Existem também os terraços que proporcionam o contato entre as pessoas que circulam pela cidade e uma vista deslumbrante de todo o condomínio de ferro. Mas não são todos que podem acessá-la. A praça é mantida sob controle. Para entrar e sair desses equipamentos é necessário ter autorização...

Desse roteiro, já é possível imaginar Euphoria. Apesar de parecer um sistema complexo em um primeiro momento, logo se entende a relação que se constitui entre suas estruturas: **as Guaritas, o Viário principal e secundário, as Centrais, as Vigias, as Esteiras, os Elevadores, os Galpões, os Trilhos Aéreos, os Alojamentos, a Praça e a central de Energia.**”



GUARITAS

VIGIAS

TRILHOS AÉREOS

ENERGIA

VIAS PRINCIPAIS

GALPÕES

PRAÇA

VIAS SECUNDÁRIAS

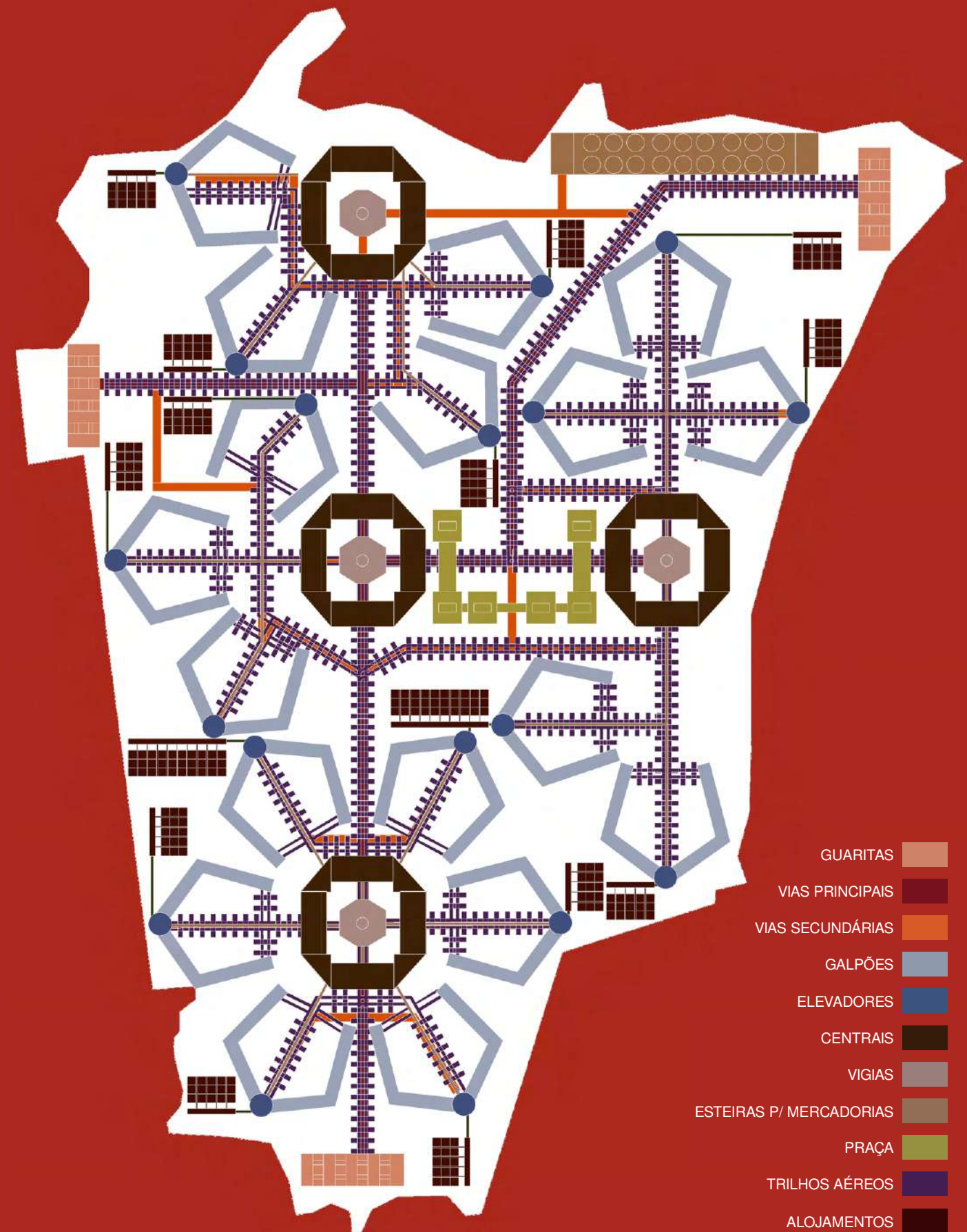
ELEVADORES

ALOJAMENTOS

CENTRAIS

ESTEIRAS P/ MERCADORIAS

ESTEIRAS P/ TRABALHADORES



- GUARITAS
- VIAS PRINCIPAIS
- VIAS SECUNDÁRIAS
- GALPÕES
- ELEVADORES
- CENTRAIS
- VIGIAS
- ESTEIRAS P/ MERCADORIAS
- PRAÇA
- TRILHOS AÉREOS
- ALOJAMENTOS
- ESTEIRAS P/ TRABALHADORES
- ENERGIA

EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

DIRETRIZES

“Alguns especialistas afirmam que Euphoria surgiu de uma reunião entre investidores financeiros e o poder público. Nessa reunião foram definidas algumas diretrizes gerais que propiciaram a implantação do complexo.

Dentre elas, as principais foram divididas em duas categorias, as de Política Urbana e Financeira e as de Infraestrutura Física”, sendo então:

POLÍTICA URBANA E FINANCEIRA

1. “Infraestrutura Financeira”: Com essa diretriz pretende-se fixar os investidores financeiros junto às transformações promovidas pelo poder público, em parcerias público-privadas. Para tal, busca-se o fortalecimento dos sistemas locais de negociação de câmbio e atrair agentes financeiros que busquem investir em mercados emergentes, com foco no financiamento municipal e no uso de produtos financeiros pelo estado local e pelo setor público.

2. Subsídios Públicos: É de responsabilidade do poder público, que busca fortalecer a parceria público-privada, garantir a fixação dos produtos imobiliários, comerciais e industriais dos investidores financeiros e de grandes grupos econômicos na região. Para isso, seria possível estabelecer isenções

fiscais ou redução da taxa de impostos sobre as áreas que futuramente poderão ser atribuídas intervenções.

3. Instrumentos de Gestão Ambiental: Cabe aos gestores dos empreendimentos seguirem os índices de sustentabilidade a serem definidos pelo poder público local, sendo possível negociar formas de cumprir e atender os critérios desses parâmetros de responsabilidade ambiental.

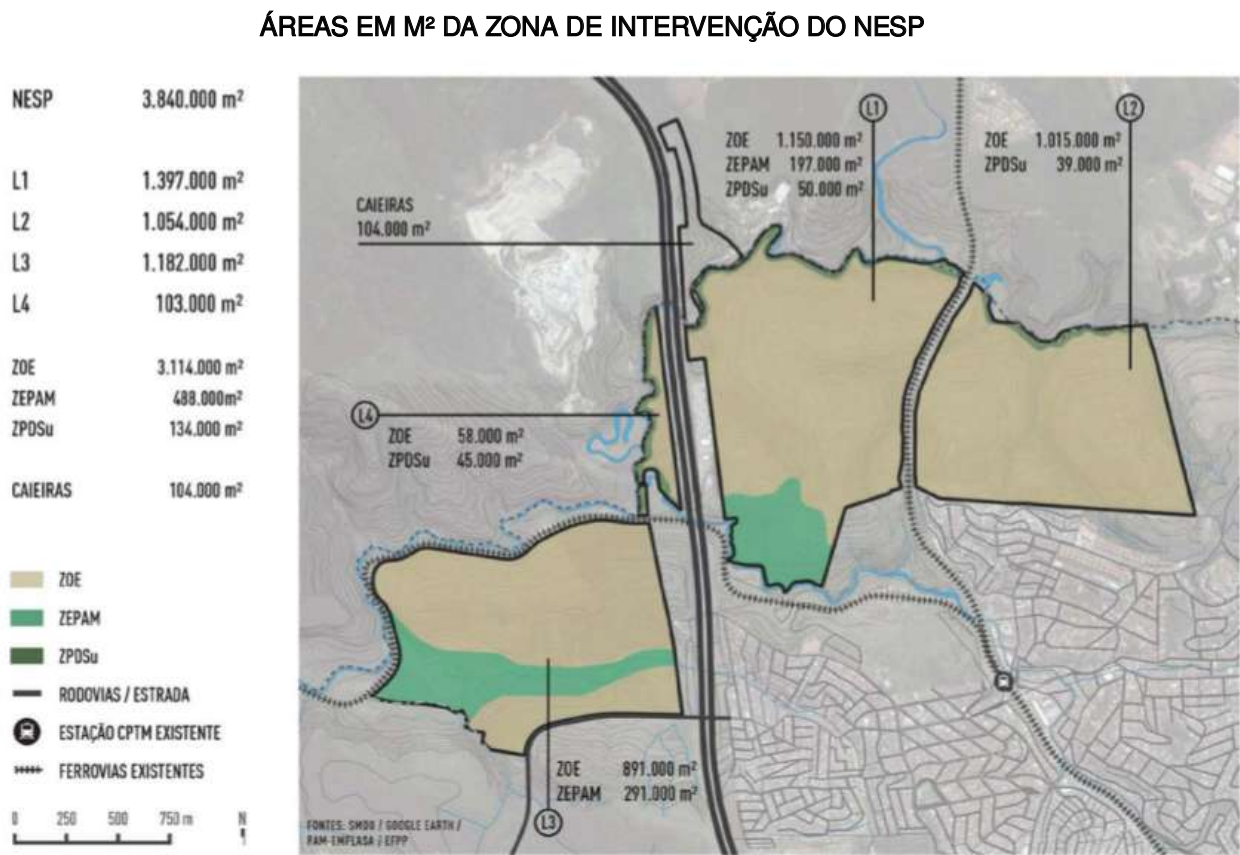
INFRAESTRUTURA FÍSICA

4. Alta densidade de Infraestrutura: As áreas definidas como pontos de intervenção, destinados a grandes empreendimentos, que ultrapassem 500mil m², devem ser dotadas de uma infraestrutura capaz de atender esses complexos e a região periférica a eles. É possível haver uma negociação entre poder público e iniciativa privada para a construção desses subsídios urbanos.

5. Área destinada à Concentração de Grandes Equipamentos: Aos terrenos que ultrapassem 100 mil m², serão exclusivamente destinados a grandes equipamentos, públicos ou privados, desde que privados retornem para a comunidade, principalmente da região dos equipamentos, áreas que beneficiem

toda a população. Algumas diretrizes, definidas entre o poder público e os investidores financeiros, ainda estão em discussão. Mesmo com Euphoria já implantada, algumas pessoas afirmam que o acordo, através das diretrizes, não foi totalmente cumprido...

Abaixo, o mapa mostra a área de intervenção em m², segundo o NESP, em relação a infraestrutura existente.



Fonte: Relatório final, Estudos técnicos PIU NESP apresentado à SP Urbanismo, São Paulo, 2016.

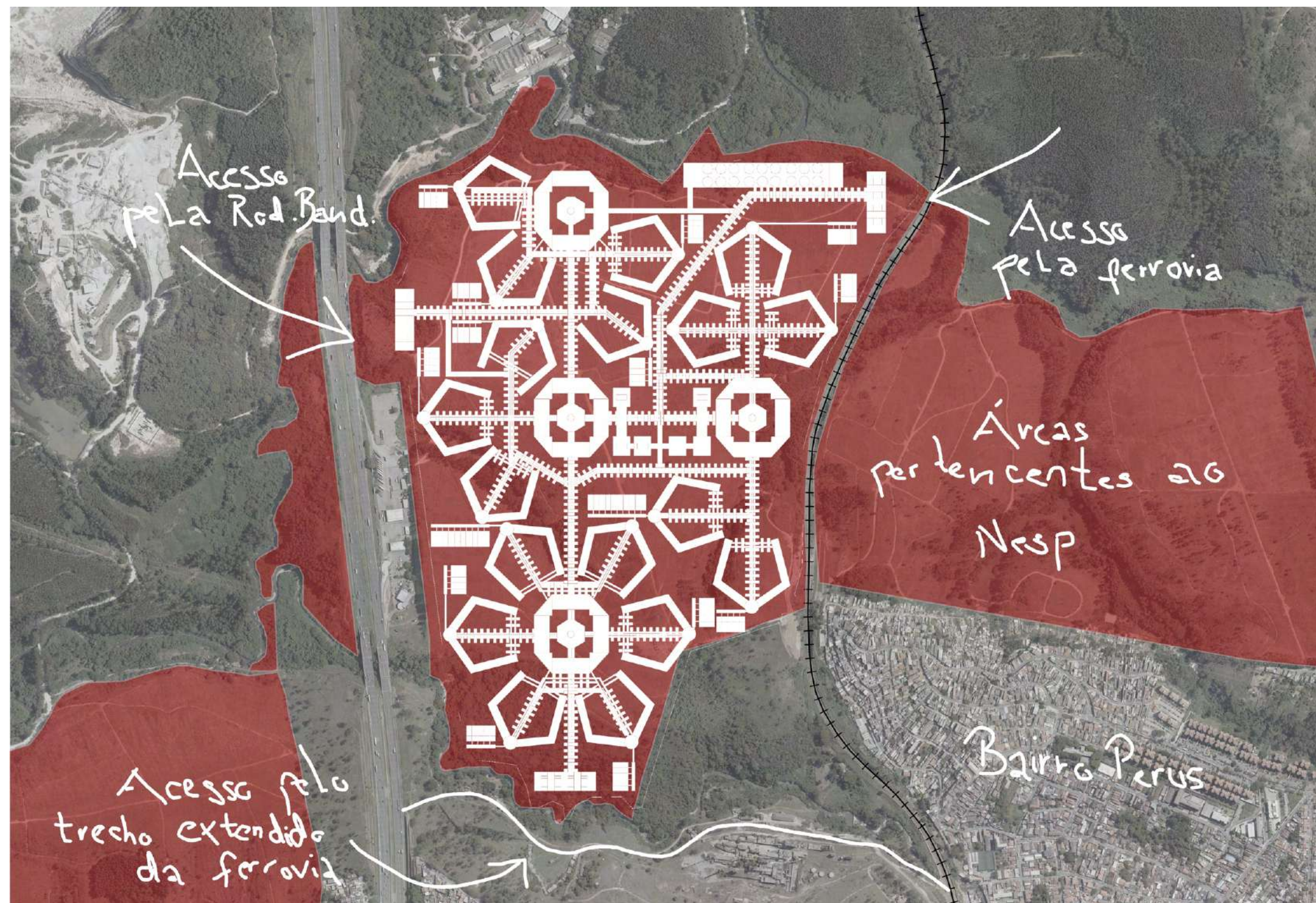
EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

IMPLANTAÇÃO

Os critérios para a escolha da área de projeto segue o que foi apresentado, no capítulo anterior. O diálogo com a presença de infraestruturas urbanas e de equipamentos nessa região, com acessibilidade multimodal, tornam a área propícia a ênfase à logística. Os pontos de conexão entre o projeto e a infraestrutura urbana se dão diretamente pelas Rodovias Bandeirantes e Anhanguera, ao Rodoanel e a Ferrovia. Esses sistemas de transporte conectam a área aos aeroportos de Guarulhos e Viracopos e, ao Porto de Santos, como apresentam os mapas das páginas seguintes.



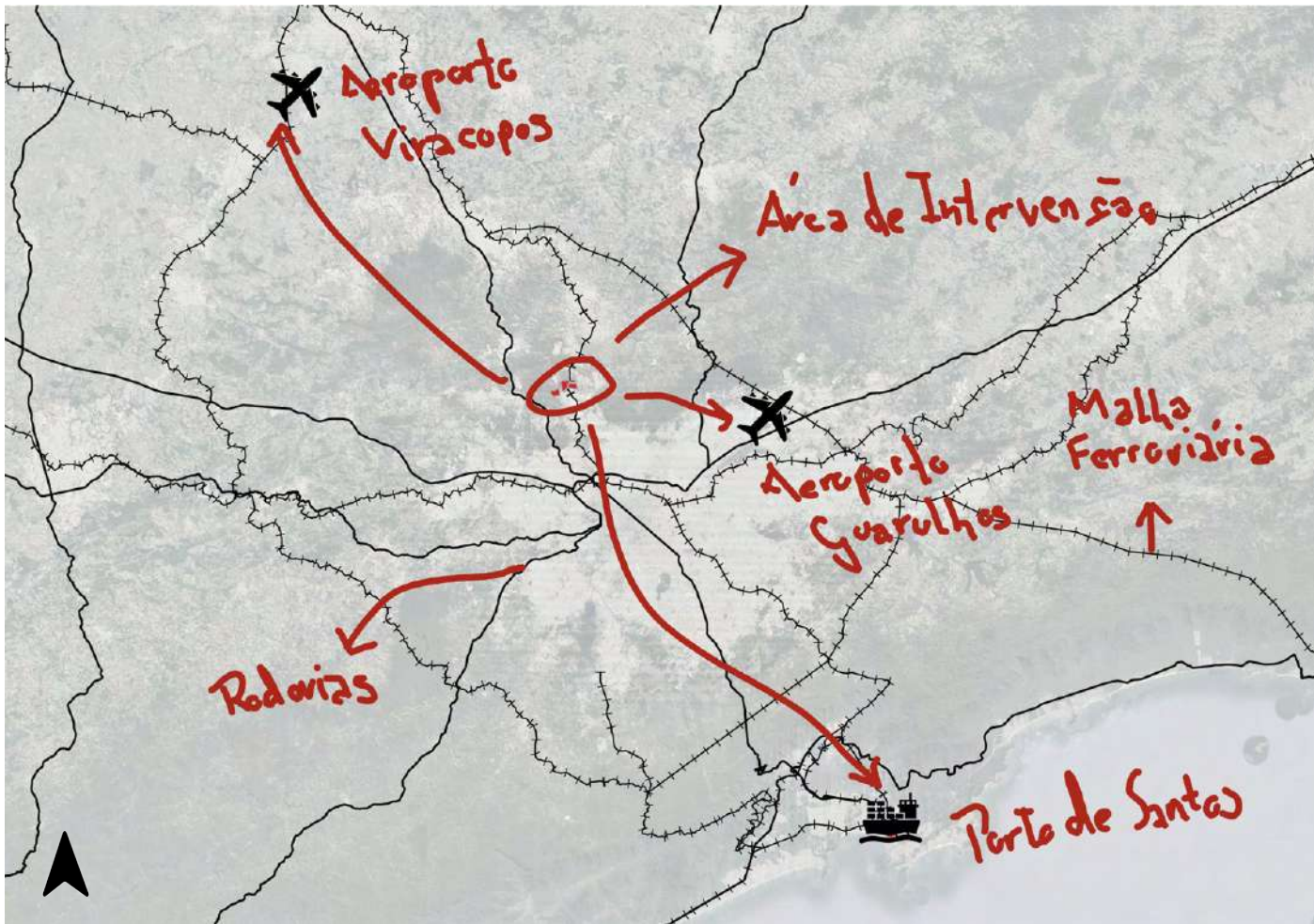
PLANTA DE SITUAÇÃO



EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

IMPLANTAÇÃO

ÁREA DE INTERVENÇÃO EM RELAÇÃO AS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE (RODOVIÁRIO, FERROVIÁRIO, AÉREO E MARÍTIMO)



Mapa produzido pelo aluno.

A seguir será apresentado a inserção do projeto em um contexto global e nacional. Nas págs. 62 e 63, a cartografia elaborada têm o objetivo de colocar o estado de São Paulo dentro da balança comercial internacional, identificando as categoria de importação e exportação de produtos no estado, no período de Jan. à Nov. de 2022. São apresentados os principais países que exportam os produtos para o Brasil, com entrada no estado de São Paulo.

Já nas págs. 64 e 65, há uma relação que mostra os principais centros logísticos do Brasil em área construída, a expansão dos galpões industriais e logísticos nos últimos anos e as cidades com maior concentração de empreendimentos logísticos no estado de São Paulo. Esses mapas e gráfico nos mostram como esse setor vêm se expandindo e como os galpões logísticos aumentam em proporção e em área construída.

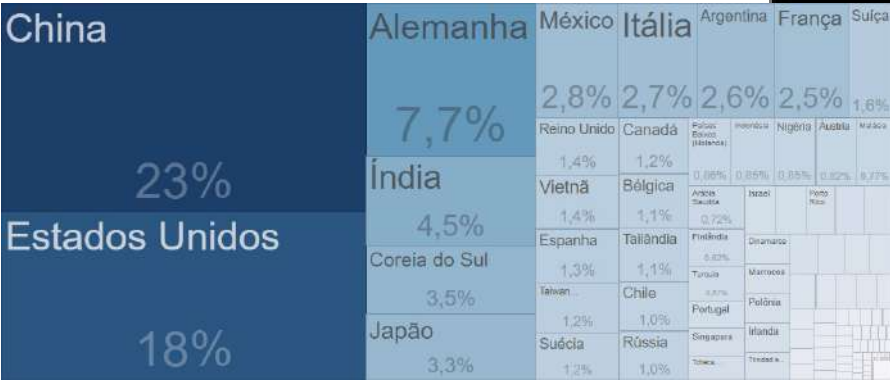
EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

IMPLANTAÇÃO

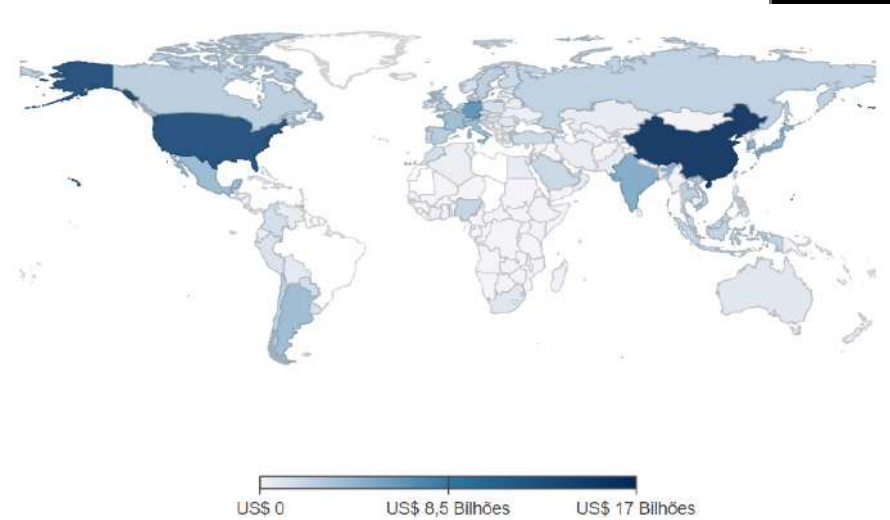
SÃO PAULO: EXPORTAÇÕES, IMPORTAÇÕES E BALANÇA COMERCIAL (JAN. - NOV. 2022)



SÃO PAULO: IMPORTAÇÕES (JAN. - NOV. 2022)



SÃO PAULO: IMPORTAÇÕES (JAN. - NOV. 2022)



Fonte: Comex Stat, 2022.

SÃO PAULO: IMPORTAÇÕES (JAN. - NOV. 2022)

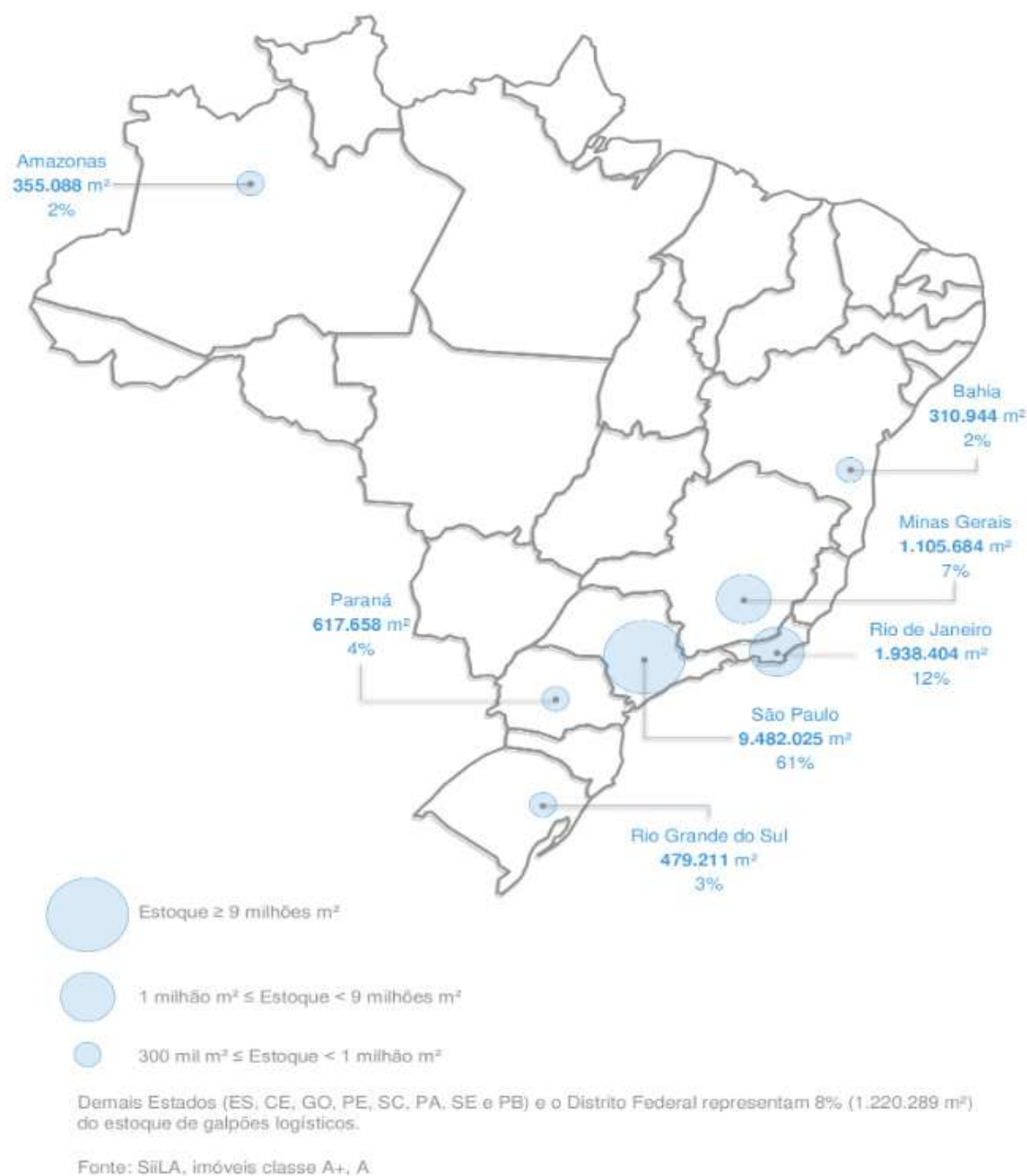


Fonte: cartografia elaborada pelo aluno, com base nos dados disponíveis na plataforma Comex Stat.

EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

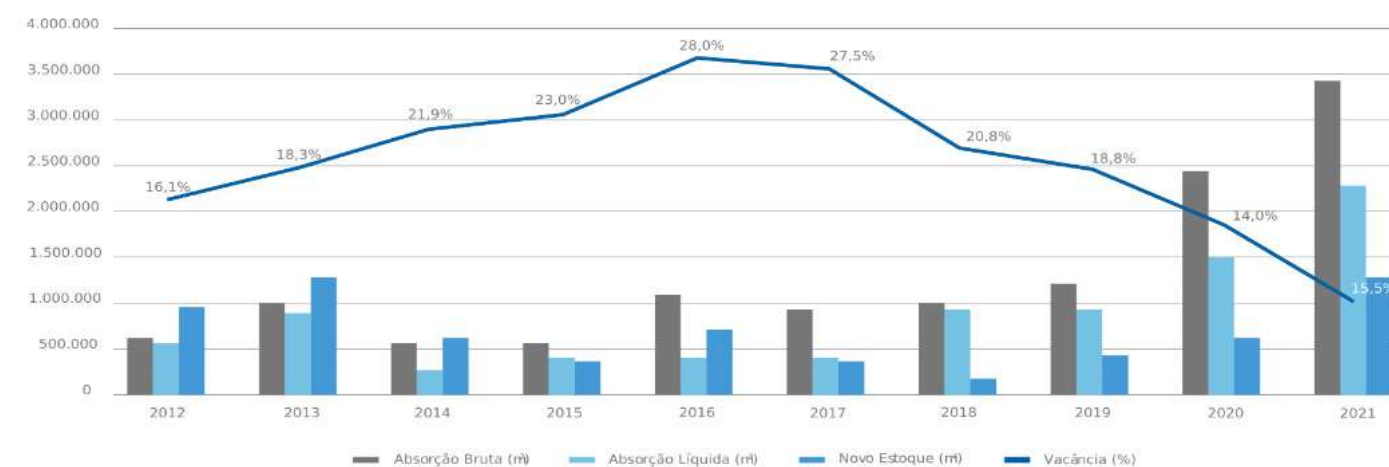
IMPLANTAÇÃO

PRINCIPAIS CENTROS LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS A+ E A DO BRASIL - ÁREA CONSTRUÍDA (M²)



Fonte: XP asset management, 2022.

GALPÕES LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS A+ E A NO BRASIL – ABSORÇÃO BRUTA (M2), ABSORÇÃO LÍQUIDA (M2), NOVO ESTOQUE (M2) E VACÂNCIA (%)

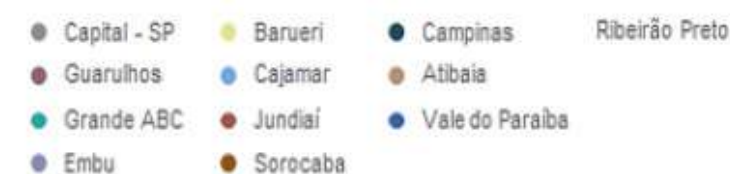


Fonte: XP asset management, 2022.

CIDADES COM A MAIOR CONCENTRAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS VOLTADOS A LOGÍSTICA DO ESTADO DE SP



LEGENDA



Fonte: Cushman & Wakefield, 2022.

EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

IMPLANTAÇÃO



Parque Olímpico, RJ.

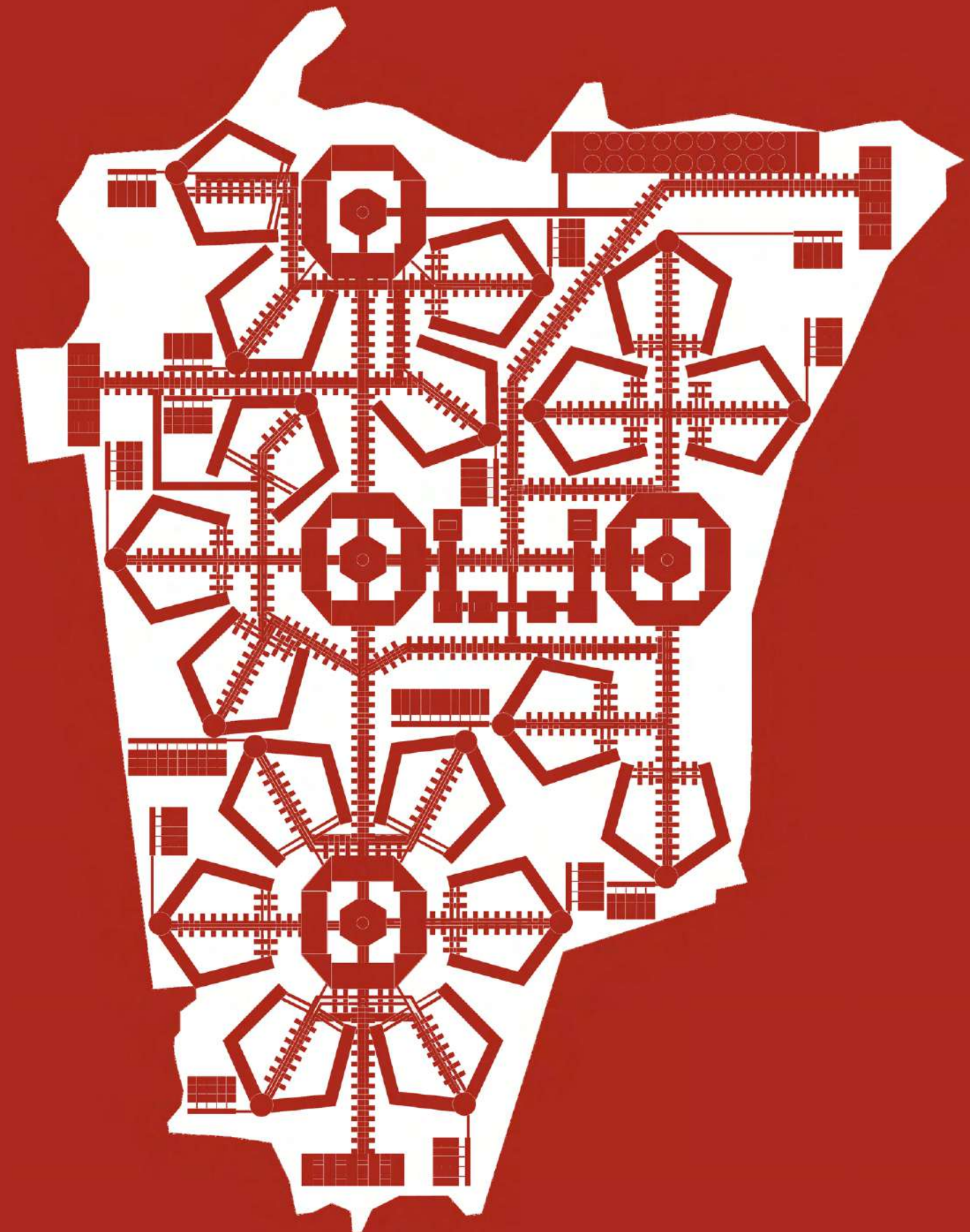


Aeroporto de Guarulhos, SP.



Estádio do Maracanã, RJ.

O terreno no qual o projeto foi implantado tem aproximadamente 1.400.000m². A título de comparação, o Parque Olímpico, no Rio de Janeiro, tem 1.180.000m². O Terminal 3, do aeroporto de Guarulhos, SP, conta com 192.000m². O estádio do Maracanã, RJ, tem aproximadamente 186.000m², em área construída.

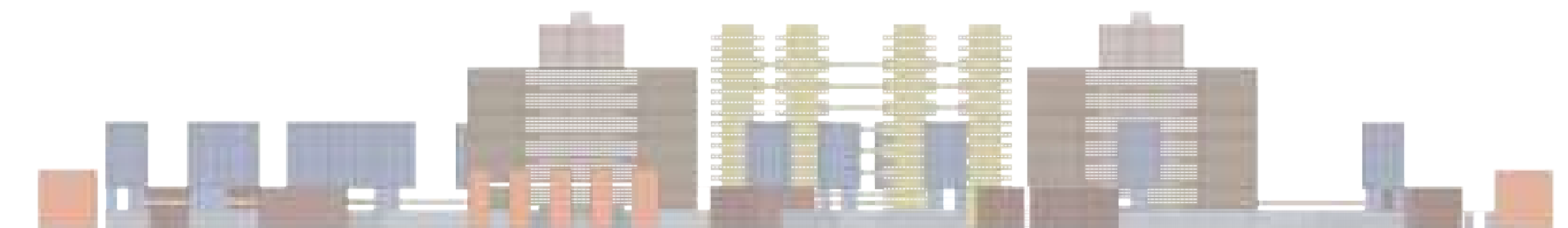


EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

IMPLANTAÇÃO - ELEVAÇÕES



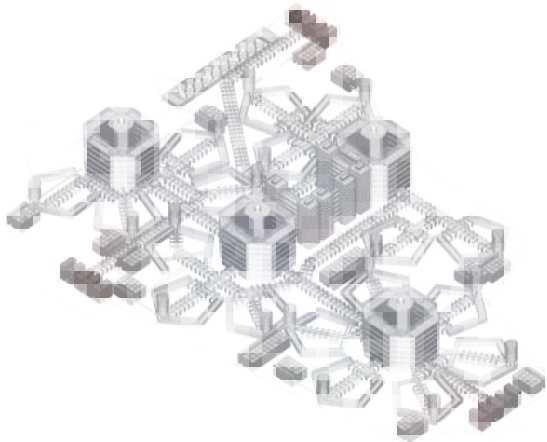
ELEVAÇÃO OESTE



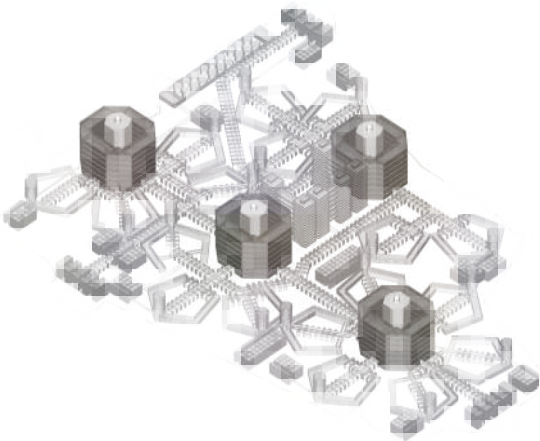
ELEVAÇÃO SUL

EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

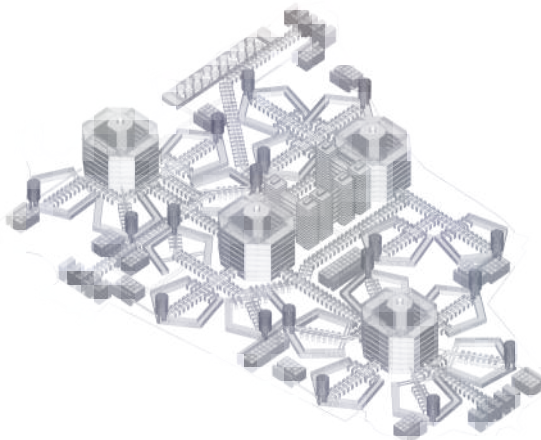
PROGRAMA



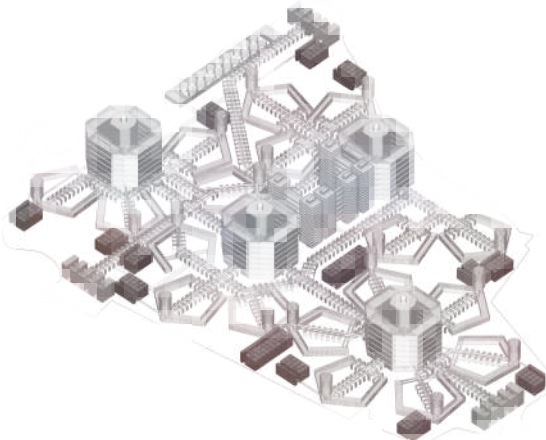
GUARITAS



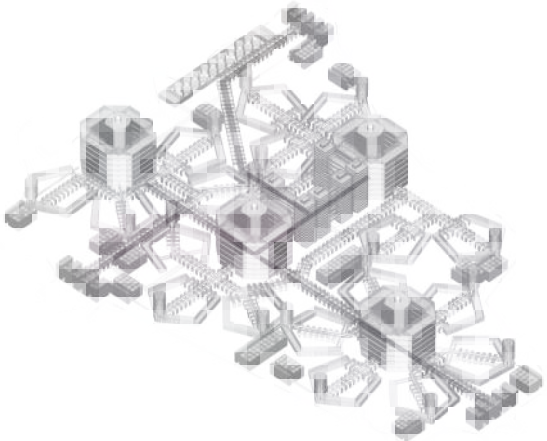
CENTRAIS



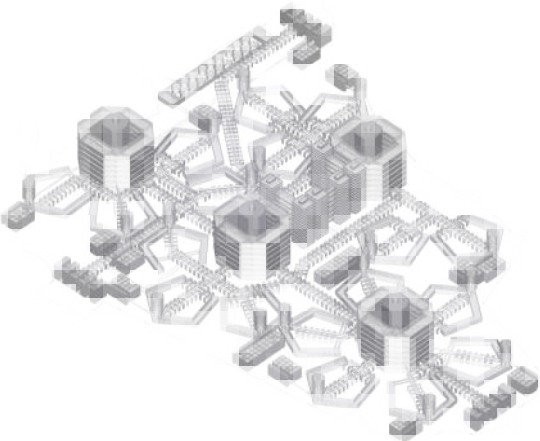
ELEVADORES



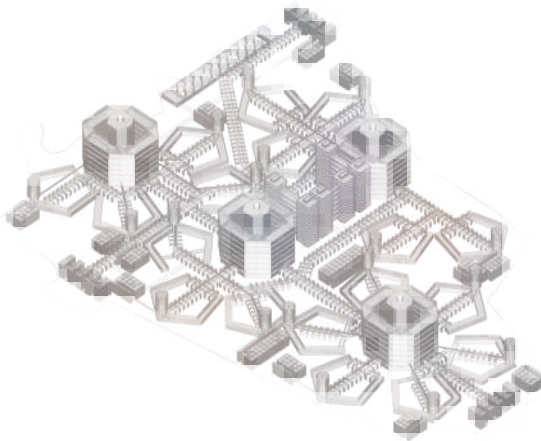
ALOJAMENTOS



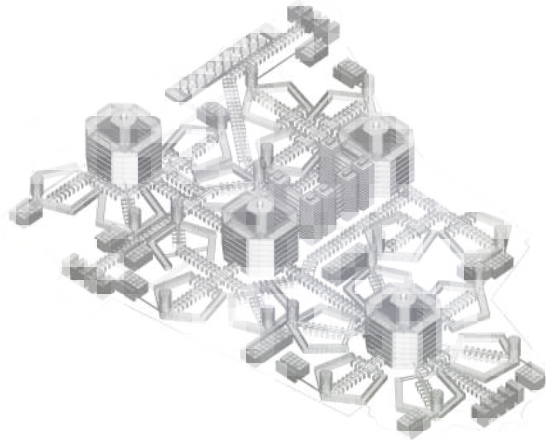
VIAS PRINCIPAIS



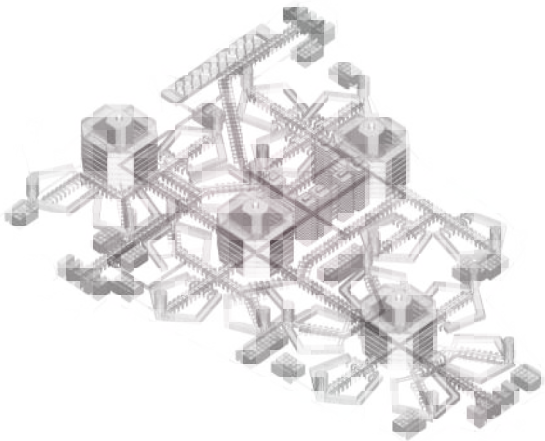
VIGIAS



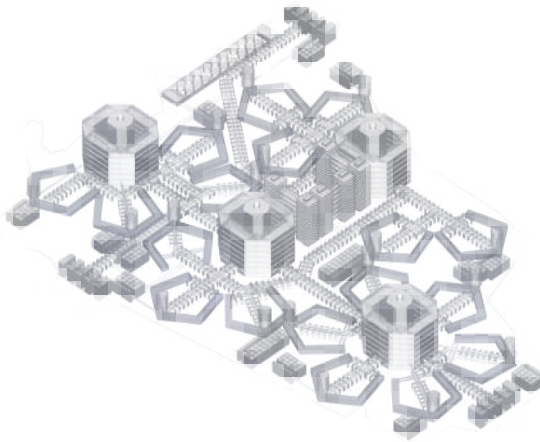
ESTEIRAS P/ MERCADORIAS



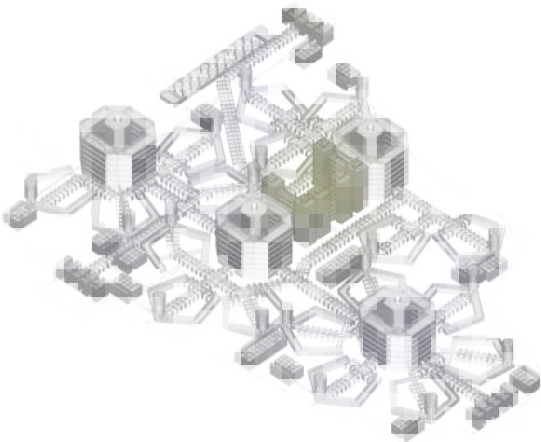
ESTEIRAS P/ TRABALHADORES



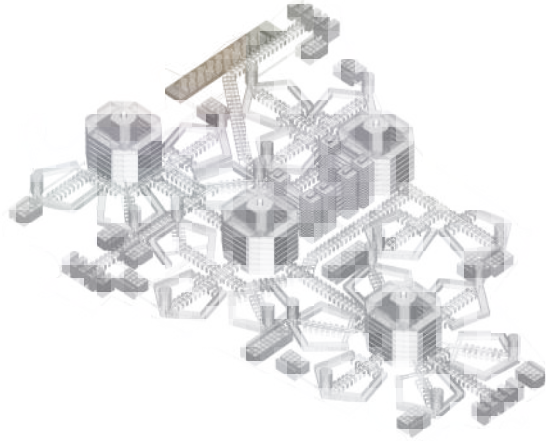
VIAS SECUNDARIAS



GALPOES



PRAÇA



ENERGIA

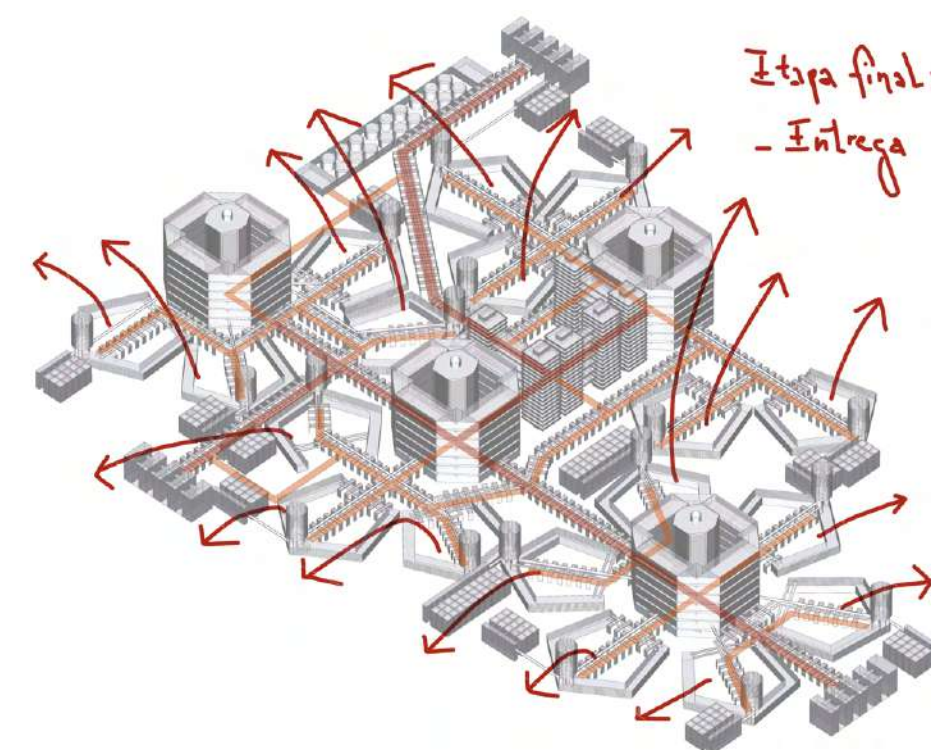
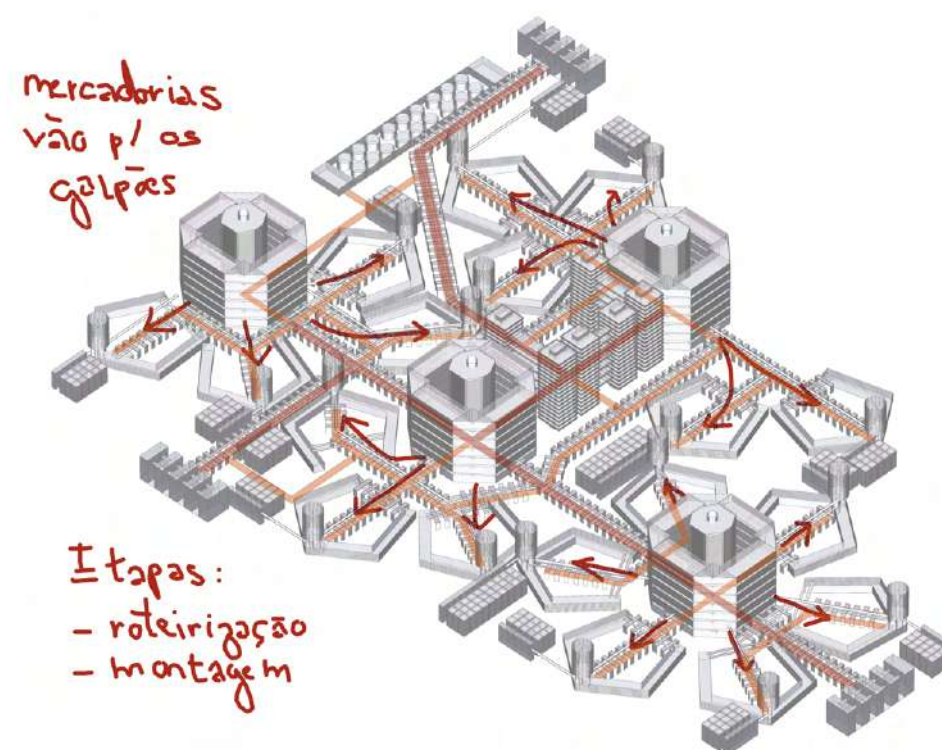
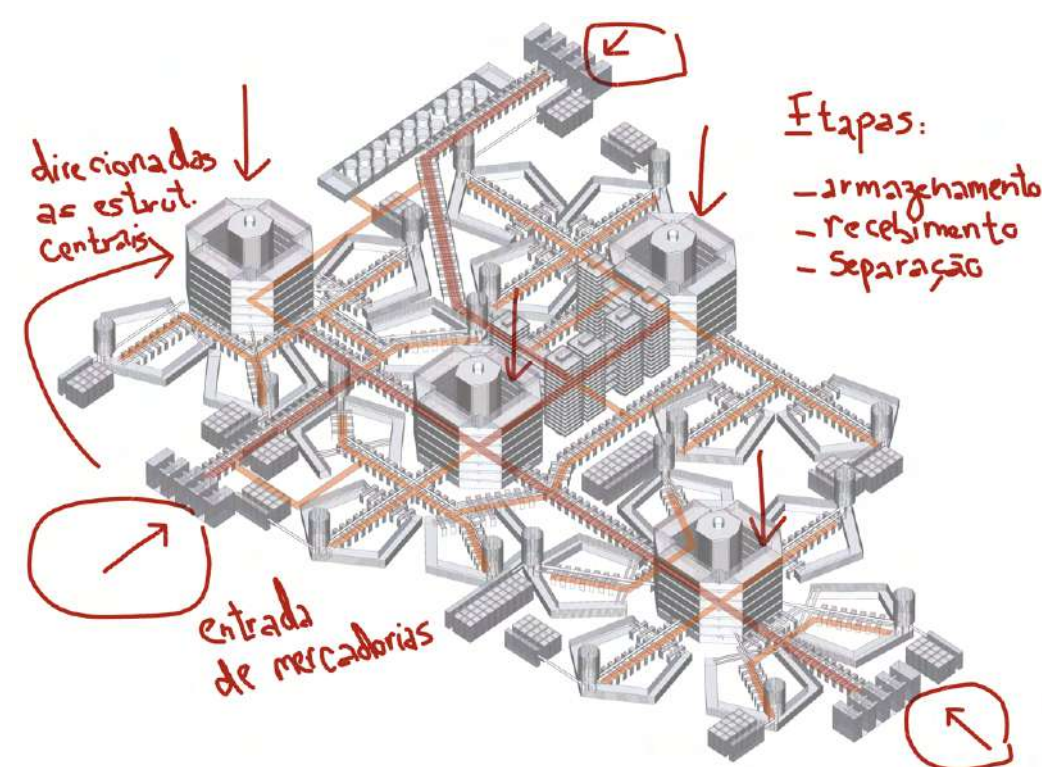
EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

PROGRAMA - PERSPECTIVA ISOMÉTRICA



EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

PROGRAMA - DIAGRAMA DE FLUXOS



Formas de distribuição:

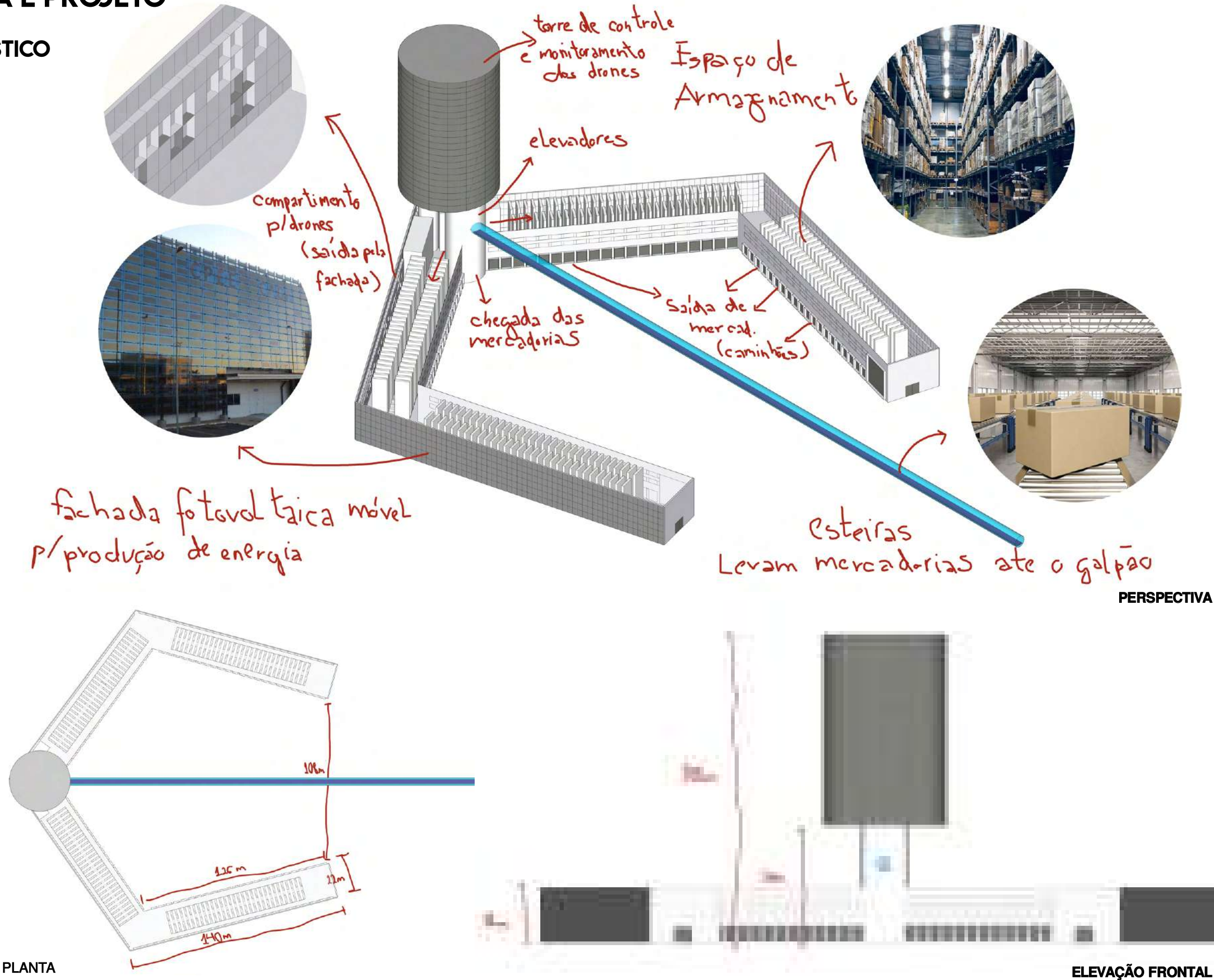
- drones: categoria para mercadorias de pequeno a médio porte;
- transporte rodoviário (caminhões): para mercadorias de médio a grande porte;
- transporte ferroviário (contêineres): para mercadorias de grande porte;

EUPHORIA: NARRATIVA E PROJETO

PROGRAMA - GALPÃO LOGÍSTICO

QUADRO DE ÁREAS		
ESTRUTURA	ÁREA (m²) por unidade	ÁREA (m²) total
GALPÃO	37.000	666.000
CENTRAIS	400.000	1.600.000
VIGIAS	49.000	196.000
PRAÇA	595.000	

ALTURAS	
ESTRUTURA	h (m)
GALPÃO	18m
TRILHOS	18m
ENERGIA	18m
ESTEIRAS	24m
ALOJAMENTOS	40m
GUARITA	56m
CENTRAIS	150m
PRAÇA	190m
VIGIAS	202m



A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

Ao buscar elaborar o projeto apresentado, o pensamento era de criar relações entre processos que já afetam o ambiente urbano construído, sobretudo com o olhar voltado às dinâmicas do setor de logística, de forma a constituir um desenho arquitetônico que extrapola essas funções e materializa uma crítica acerca da ocupação do espaço por estruturas voltadas a atender os fluxos de capitais.

Nesse sentido, o projeto encontra-se em meio a uma cadeia de processos de transformação urbana que serão apresentados nesse tópico do trabalho. O objetivo, com isso, é de aprofundar as dinâmicas sócio-espaciais pautadas na reestruturação imobiliária e produtiva vinculadas a um urbanismo neoliberal. Se antes, a cidade de São Paulo se encontrava em um momento de desindustrialização - migração das indústrias - para uma transformação dos processos produtivos que não se utilizavam mais de grandes armazéns, de estocagem de matéria prima e que se tornaram mais flexíveis, hoje temos a ocupação de periferia da cidade e da região metropolitana por formas espaciais que materializam a aliança do capital financeiro a outros tipos de capitais.

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

OPERAÇÕES DO CAPITAL

Um dos pontos de partida foi buscar investigar as relações em torno da ideia de operações do capital, compreendendo que dentro desse conceito se engloba processos em articulações específicas e ao mesmo tempo globais, na intenção de revelar situações sobre o comportamento do capital e suas formas de atuação no capitalismo contemporâneo. Nesse sentido, o projeto elaborado no TGI dá forma a materialização das intervenções do capital sobre as relações sociais e a produção do espaço sob a ótica colocadas por autores, como Mezzadra e Neilson (2015), em três formas que explicitam o fluxo de capitais no sistema capitalista contemporâneo: extração, finanças e logística.

Extraction, finance, and logistics provide strategic conduits of analysis to unearth key logics and trends that otherwise remain obscured in discussions of contemporary capital and capitalism. In this sense, they are more than important sectors through which to observe emerging dynamics shaping the current capitalist transition and its uneven global scope. Many analyses that make reference to the concept of neoliberalism in a generic sense point to the hegemonic circulation of economic doctrines or processes of deregulation and governance without really taking stock of the underlying transformations of capitalism that we try to highlight by focusing on extraction, finance,

and logistics (MEZZADRA; NEILSON, 2015, p.1).

Segundo os autores, a extração refere-se literalmente à remoção forçada de matérias-primas e formas de vida da superfície da Terra, das profundezas e da biosfera. Embora essas atividades não sejam de forma alguma historicamente novas, elas atingiram níveis sem precedentes e críticos à medida que a pressa para converter materiais, tanto orgânicos quanto inorgânicos, em valor aumentou com a expansão das populações, novas tecnologias e horizontes verdes do capitalismo. O aumento acentuado da grilagem de terras - por meio do sequestro de terras aráveis e desmatamento de florestas para a produção de biocombustíveis e alimentos - é apenas uma característica deste cenário contemporâneo de extração, que se estende muito além de atividades como mineração, perfuração de petróleo e pesca. Processos importantes de valorização capitalista, como os vinculados à gentrificação dos espaços urbanos, também podem ser analisados criticamente como formas de extração. Logística, por outro lado, é a arte e a ciência de organizar o giro de capital para maximizar a eficiência de transporte, comunicação, conexão e distribuição.

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

OPERAÇÕES DO CAPITAL

Embora a coordenação dos processos produtivos e distributivos sempre tenha sido uma característica do capitalismo, o desenvolvimento de cadeias globais e redes de produção e montagem turvou os limites entre produção e distribuição por meio do movimento de componentes, pessoas e conhecimento em locais globais heterogêneos. Além das descrições das tendências e tecnologias do mercado financeiro, existe a tendência violenta e contínua das finanças de penetrar e incluir a atividade econômica e a vida social como um todo. Ao focar nas técnicas de uso das finanças e nos limites que encontra em sua busca voraz por permear domínios não financeiros, o que se torna evidente é a necessidade de multiplicar os pontos de entrada empíricos e de complexificar o arcabouço conceitual para a análise crítica do capitalismo contemporâneo. Rapidamente fica claro que uma análise do capitalismo contemporâneo pode ser avançada privilegiando as operações de extração ou logística da mesma forma que os argumentos sobre financeirização enfatizam as operações de finanças (MEZZADRA; NEILSON, 2015).

Nesse movimento, destaca-se a logística, forma na qual se encaixa o produto constituído neste trabalho. Ao

mesmo tempo que buscou-se trabalhar as relações de local e global postas pelas dinâmicas internas do capital e pelos fluxos de mercadorias, estamos trabalhando com o território físico e com a ideia de significação desse próprio conceito que vai para além do que está materializado.

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

ENGENHARIA FINANCEIRA

A abordagem parte por levantar como a logística se encontra frente a um momento de transformação urbana e de alteração das dinâmicas no espaço construído por meio da instituição de elementos tanto físicos quanto de políticas urbanas financeirizadas.

A ideia aqui é discutir a criação de uma engenharia financeira, referindo-se às etapas e mecanismos necessários para a criação de produtos e serviços financeiros. Daniluk (2018), aponta como a “revolução logística”³ facilitou uma solução espacial multifacetada para o problema crônico de superacumulação do capitalismo desde a crise da década de 1970, ao refazer as geografias da circulação, bem como da produção, consumo e desapropriação, esse “conserto logístico” desempenhou um papel vital na promoção da acumulação de capital – e da reprodução das relações sociais capitalistas – no século XXI (DANILUK, p.631).

Notas:

³Since the 1960s, the field of business logistics has undergone a period of extraordinary growth and change, fueled by innovations in transportation and warehousing, the restructuring of production and management relations, new ways of selling products, and a global assault on labor. In the corporate boardroom, the burgeoning science of logistics management has come to play a leading role in the profit-making strategies of many firms. The revolution in logistics has ushered in what might be called, following Vormann (2015), a new regime of circulation: a historically and geographically specific set of networked technologies, infrastructures, protocols, and organizational forms that enable the circulation of commodity capital. As capitalism reorganizes around a sprawling logistics industry, social scientists and humanists across a range of fields are exploring the manifold implications of this ongoing shift (DANILUK, 2018, p. 632/633).

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

ENGENHARIA FINANCEIRA

Esse processo se dá através da rápida expansão da indústria acompanhada por uma reorganização de longo alcance dos métodos capitalistas de produção, distribuição e venda de mercadorias. Essa mudança, conhecida como revolução logística, afetou praticamente todos os aspectos dos negócios desde a década de 1960. Acarretou, entre outras mudanças, inovações na tecnologia de transporte, como o container marítimo intermodal e as recentes experiências de uso de drones para entrega de encomendas; o desenvolvimento de novos ambientes construídos, incluindo vastos terminais portuários e parques logísticos de alta tecnologia. Na medida em que a revolução logística alterou os processos socioespaciais em vários locais ao longo da cadeia de suprimentos – a zona de extração, a fábrica, a orla, a loja de varejo – enfatiza-se as maneiras pelas quais atos aparentemente desconexos de exploração e desapropriação podem estar interligados ou conduzido por uma lógica unificadora (DANILUK, p.630/631).

Vale ressaltar, como essa concepção de uma engenharia financeira se firma no território não só por meio das mudanças no setor industrial mas também por instrumentos de política financeira que são implementados e

que possibilitam que essa cadeia de suprimentos ganhe destaque. Sanfelici e Halbert (2018) mostram como os atores do mercado financeiro são fundamentais na criação, evolução e implementação desse instrumento de política financeira que atrelados a uma gama de agentes público-privados, persuadem órgãos estatais e os encorajam a redirecionar políticas regulatórias e orçamentárias do Estado (por meio de abatimentos de impostos) para lobbies financeiros (SANFELICI e HALBERT, p.17). Os autores analisam como os Fundos de Investimentos Imobiliário (FII's) e outros fundos imobiliários ganham espaço em diferentes configurações nacionais e regionais, os gestores de ativos tendem a estabilizar uma série de seletividades espaciais e sociais alimentadas em suas próprias comunidades profissionais, com a consequência de circular seus próprios critérios de investimento nas cidades.

Com isso, mostra-se evidente como a articulação de uma série de elementos resulta em formas socioespaciais financeirizadas, que dialoga com o interesse de atores do mercado financeiro, de agentes privados e se articula com as instâncias públicas. Dentre essas formas arquitetônicas, o trabalho tratou de abordar o galpão logístico como representação dessa

discussão e parte dessa cadeia constituída por essa engenharia financeira.

A centralidade do desenho arquitetônico do projeto é o galpão logístico. O trabalho buscou destrinchar esse objeto e entender sua função dentro das transformações da produção e reestruturação produtiva e imobiliária da metrópole, como parte fundamental da circulação de capitais e como produto imobiliário do processo de globalização e coalizão de diversos atores, urbanos e financeiros.

Rufino (2017) comenta como o processo de reestruturação imobiliária, caracterizada pela transformação de aspectos produtivos e tecnológicos, em convergência com a articulação entre capital financeiro e produção imobiliária, tem uma importante função nas formas de incorporação e de reorganização do ambiente urbano construído, ampliando e tornando “complexas as formas de mercantilização do espaço” (YASSU, 2018, p. 258).

O fortalecimento do processo geral de confluência do capital financeiro à produção imobiliária e as mudanças nas condições do financiamento imobiliário no Brasil são responsáveis por um importante processo de reestruturação imobiliária, no qual a forma incorporação voltará a cumprir um papel de grande destaque (RUFINO, 2018, p. 106).

Em relação a isso, soma-se o processo de reestruturação produtiva caracterizado pelo controle dos fluxos através da logística e da racionalidade financeira que permitem a flexibilização produtiva (DANYLUK, 2018). A produção, a circulação e o consumo se concretizam como as funções essenciais para a atividade logística e é através delas que esse setor irá se estruturar.

A reestruturação produtiva, de maneira sintética e recortada à estrutura corporativa, ocorre em um movimento ambíguo, de centralização de capitais dispersos geograficamente e setorialmente por grandes grupos em estratégias monopolistas; e o de redução de custos e de fracionamento de atividades por meio de processos de terceirização e complementaridade produtiva (YASSU, 2018, p. 260).

Yassu (2018) aborda como as atividades industriais, a partir desse movimento que articula que esses processos de reestruturação das atividades imobiliárias e produtivas, irão se concretizar em um espaço físico. O resultado disso, é criação de centros de comando que, através de redes materiais e imateriais, orienta os ritmos, os procedimentos e as decisões de um conjunto de agentes dispersos espacialmente, na busca da ampliação

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

ENGENHARIA FINANCEIRA

de seus mercados e efetivação de suas estratégias de aceleração do giro do capital e que dá origem aos condomínios industriais, como novo produto imobiliário (YASSU, p. 261/262). É importante ressaltar na sua abordagem, a forma como a mercadoria, fruto da atividade imobiliária capitalista, reflete a dimensão desse novo produto imobiliário.

A mercadoria produzida pela atividade imobiliária capitalista possui algumas particularidades em relação às demais mercadorias (Topalov, 1979; Jaramillo, 1980; Ribeiro, 1997): a) ela, ao se assentar sobre a terra, é sempre única, como uma fração do globo, que traz a renda fundiária como forma específica de precificação dessa mercadoria; b) possui uma forma específica de produção e circulação, que demanda o deslocamento espacial dos meios de produção, demanda um grande volume de capital e de tempo para sua produção e para sua circulação, fase em que permanece, também, por longos períodos; c) ao se produzir essa mercadoria, também, produz-se o ambiente construído em configurações específicas social e historicamente determinadas (YASSU, 2018, p. 263).

Na análise de Rufino (2018), sobre a incorporação imobiliária, vemos que a lógica de produção do espaço pela incorporação, amplia as condições de valorização do capital e favorece sua

centralidade por meio de estratégias que asseguram maior atratividade a esse setor. A junção, capital imobiliário e financeiro, vai, de um modo geral, buscar a reprodução de maiores volumes de capital e com isso, implicará em importantes mudanças na forma em que irão se constituir os novos produtos imobiliários. Então, quando olhamos para essa relação e adicionamos as especificidades desse tipo de mercadoria apresentada, chegamos na forma física de um espaço que seja capaz de abrigar e coordenar essas atividades. Portanto, o objeto na qual ela se consolida no ambiente urbano construído, é o galpão logístico.

Os galpões surgem inicialmente ligados a empresas, com dimensão reduzida e para manejo de estoques de mercadorias prontas ou na gestão da cadeia produtiva com peças semiprontas. Além disso, também, é o estoque de grandes redes varejistas. Essas duas manifestações iniciais não desaparecem, o que se altera é o avanço do processo de reestruturação em que as empresas procuram liquidez e se desfazem de ativos fixos; com isso emergem o galpão como produto imobiliário e o avanço da logística como ciência da movimentação de insumos, mercadorias e pessoas. A partir disso, passam a se estabelecer certos atributos aos galpões. Portanto, o conjunto de características dos galpões logísticos se

estabelece a partir do seu valor de uso social e historicamente constituído (YASSU, 2018, p. 264/265).

O projeto apresentado neste trabalho de graduação buscou refletir sobre essa articulação de processos e materializá-las no ambiente urbano construído ao seguir a lógica de implantação desses empreendimentos. Alguns aspectos que foram considerados além da localização e dos atributos físicos desse ambiente procuravam entender como essa forma se consolida também através de uma articulação no imobiliário com a entrada de grandes grupos econômicos, que irão se instalar nesses locais. Um exemplo, já mencionado, é o caso da cidade de Cajamar⁴ que se consolida como uma grande área de investimento dentro do setor logístico e que demonstra essa articulação de elementos mencionados acima.

Notas:

⁴Em nossa pesquisa, revelamos que em Cajamar, além dos empreendimentos da Prologis, premiados e referenciais do setor, há a formação de uma coalizão entre proprietário de terras, grandes grupos econômicos e a prefeitura para a produção desse polo logístico em meados dos anos 2000. Polo que vai se fortalecendo com a chegada dos Correios e de seu braço de logística corporativa, Correios Log+, e com a entrada de outro gigante do setor, a Global Logistics Properties, que tem sede em Cingapura e hoje é um dos maiores grupos de galpão logístico no País. A chegada destes grandes agentes nacionais e internacionais, estatais e privados, pavimenta o reconhecimento de Cajamar como a “pérola da logística” na RMSP e a mais notória convenção do mercado imobiliário logístico na macrometrópole paulista, uma localização triplo A. Tornou-se sinal de posicionamento e distinção no mercado estar localizado em Cajamar junto das rodovias Anhanguera e Bandeirantes (YASSU, 2018, p. 266/267).

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

E-COMMERCE

Como vimos, o setor logístico faz parte de uma cadeia de transformações no ambiente urbano construído que articula uma série de elementos, materiais e imateriais, na busca de atender os interesses do mercado imobiliário e financeiro. Nessa abordagem, é necessário destacar um tipo de atividade comercial/econômica que está intrínseca a essas dinâmicas. Magnani e Sanfelici (2022) vão mostrar como a instituição desse polo logístico estará sustentada em duas forças principais. A primeira delas é o fortalecimento do e-commerce que impulsiona o crescimento desse setor, a outra é a busca por investimentos alternativos e mais rentáveis, por investidores, que está diretamente ligada aos veículos de investimento, os FII's.

(...) argumentamos que os fundos de investimento imobiliário (FIIs) – veículos de investimento coletivo responsáveis pela captação de recursos de investidores dispersos para aplicá-los no mercado imobiliário – ligados ao setor de logística consolidam-se, ao mesmo tempo, como indutores da expansão do setor logístico-imobiliário brasileiro e como importante “saída” para os investidores brasileiros (MAGNANI e SANFELICI, 2022, p. 174).

O trabalho realizado partiu em discutir uma delas, principalmente, sendo

de interesse olhar a expansão do e-commerce no setor varejista. O crescimento desse setor reflete diretamente na difusão dos empreendimentos imobiliários voltados a atender as dinâmicas logísticas e na proliferação do objeto - galpão logístico - como produto imobiliário capaz de atender essa cadeia de processos.

Nesse sentido, o crescimento considerável do setor de varejo, tanto global quanto nacional, se liga também à pandemia de COVID-19. No artigo apresentado por Magnani e Sanfelici (2022), eles mostram como as empresas voltadas ao “varejo digital” obtiveram uma grande valorização no mercado e expandiram sua infraestrutura logística para atender as demandas dadas pelo comércio tradicional fechado e pela redução das atividades de lazer e trabalho, em momento de confinamento social.

Apesar da intensa recessão econômica que atingiu a maioria dos países no contexto da pandemia da Covid-19, apontada, inclusive, como a pior desde a Segunda Guerra Mundial pelo Banco Mundial (ONU News, 2020), o setor varejista internacional registrou um crescimento considerável: vale mencionar, por exemplo, que em 2020 a Amazon superou a Apple como empresa com maior valor de mercado (Pezzotti, 2020), e o Mercado Livre passou por uma valorização no mercado americano de 185%

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

desde o começo da pandemia (Infomoney, 2021) (...) O chamado “varejo digital” movimentou, até setembro de 2020, cerca de R\$100 bilhões nas plataformas digitais (sites e aplicativos) utilizadas pelas redes varejistas. Esse montante é cerca de 78% maior que no ano anterior (2019). Devido à necessidade de atender a esse contingente cada vez maior de compradores espalhados pelo território nacional, a grande empresa de varejo internacional, Amazon, assim como a brasileira, Magazine Luiza, sinalizaram estar interessadas na compra da estrutura logística atualmente pertencente aos Correios. A compra da rede de logística de caráter nacional aconteceria após a privatização da empresa (Simão, Ribertio e Otta, 2020) e teria o intuito de reduzir os preços e prazos de entregas em regiões mais distantes dos polos logísticos já pertencentes às empresas — estes localizados principalmente na região sudeste do País (Rizério, 2020; Cushman e Wakefield, 2020). Esse movimento em busca da ampliação de infraestrutura logística — tanto de armazenamento como de transporte — para acelerar o processo de entrega dos produtos comprados é chamado de movimento last mile (última milha) (Siila, 2021b) (MAGNANI e SANFELICI, 2022, p. 175/176).

Partindo de uma pesquisa exploratória (publicações digitais e sites) sobre a situação do e-commerce no Brasil, vemos os números apresentados em relação ao crescimento desse setor,

notícias como as que serão mostradas abaixo, exemplificam as expectativas em relação às compras em varejos online e ainda mais a expansão desse setor nos próximos anos.

ESPECIALISTAS: Futuro do e-commerce no Brasil é positivo, mas o custo de crescimento deve ser alto

No Brasil, cerca de 70% dos volumes do comércio online são provenientes das vendas de eletro-eletrônicos

Fonte: Fonte: Luis Guanais, EXAME, 2022.

02/08/2022 2 min

SEGUNDO PESQUISA, BRASIL É 1º NO RANKING MUNDIAL DE CRESCIMENTO DAS COMPRAS ONLINE

Fonte: Giuliano Gonçalves, E-COMMERCE BRASIL, 2022.

06/10/2022 4 min

EM 2022, E-COMMERCE BRASILEIRO TEM O MAIOR CRESCIMENTO DA AMÉRICA LATINA, MOSTRA ESTUDO

Fonte: Giuliano Gonçalves, E-COMMERCE BRASIL, 2022.

Home > Economia

Operadores buscam investir em galpões de entregas do comércio eletrônico

Investimento reflete avanço da competição e aprimoramento do comércio eletrônico, ainda mais com a chegada de marcas estrangeiras ao Brasil, como a Amazon

Fonte: Circe Bonatelli e Dayanne Sousa, EXAME, 2018

A MORTE DOS CENTROS URBANOS: PERSPECTIVA CRÍTICA

E-COMMERCE

Segundo Guanais (2022) para a revista Exame, esse setor cresceu 66% em 2020 e 31% em 2021, em comparação ao ano anterior, e que as vendas online iriam aumentar 12% em 2022. Esses números se dão em relação ao boom do e-commerce durante a pandemia e das vendas durante a Black Friday já consolidada no calendário do varejo ao longo dos últimos anos. Além da influência da pandemia no crescimento do varejo online, outros fatores como a facilidade na compra e a introdução de métodos de pagamento instantâneos (como o Pix) e das entregas rápidas (diversas lojas com entregas em 1 dia útil), o número de consumidores recorrentes desse sistema se tornou cada vez maior (GONÇALVES, 2022).

Esses números justificam a demanda desse setor pelo desenvolvimento de novos espaços físicos capazes de abrigar as atividades que fazem parte do processo logístico das mercadorias (armazenagem e distribuição), com características que atendam as necessidades da atividade de logística.

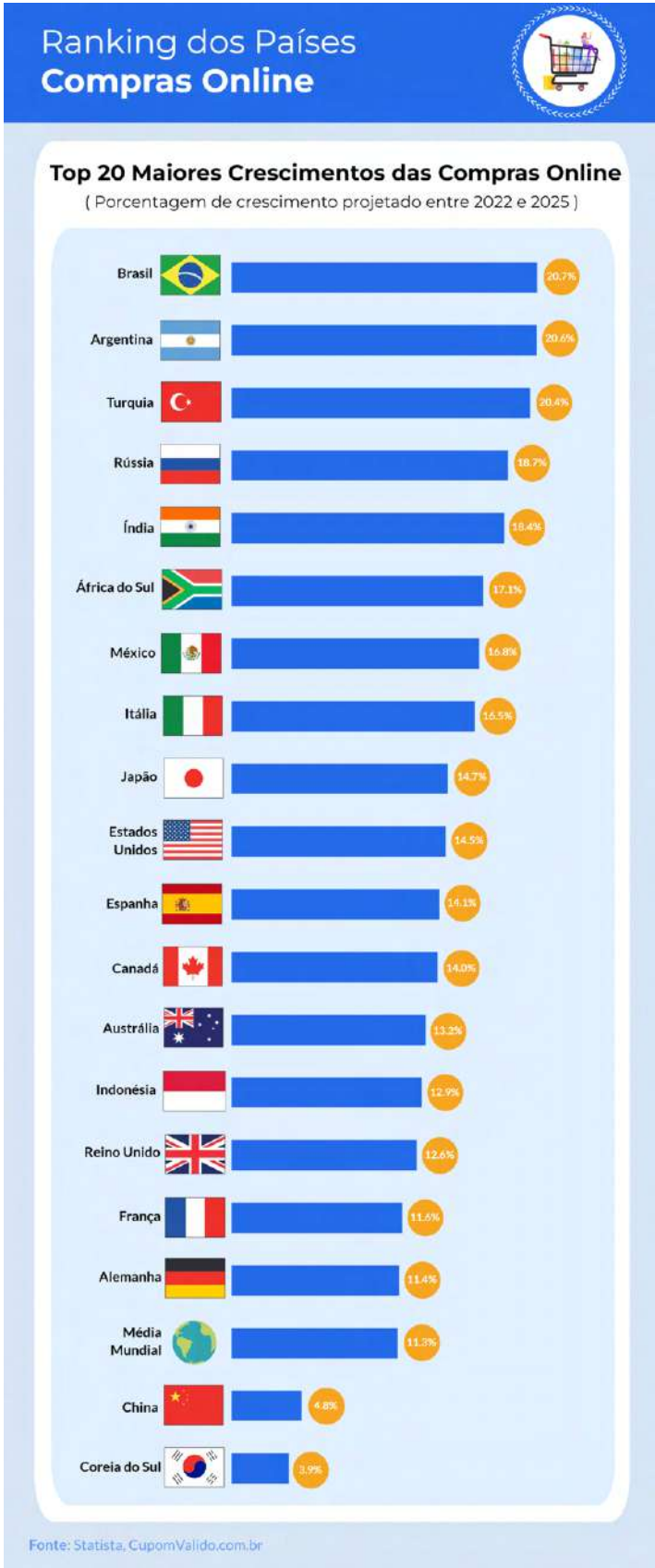
(...) a atividade demanda o desenvolvimento de centros de armazenagem e distribuição de mercadorias o mais próximo possível dos centros de consumo, superando barreiras como os custos elevados dos terrenos nas regiões metropolitanas e a escassez de imóveis preparados para abrigar essas

atividades.

No Brasil, apenas 34% dos galpões logísticos de São Paulo e Rio de Janeiro estão localizados em um raio de até 30 quilômetros das capitais, o que permitiria as entregas ultrarrápidas, segundo levantamento da consultoria NAI Brazil (SOUZA e BONATELLI, 2018, s/p).

Dentro dessa formação de um complexo imobiliário-financeiro que envolve a proliferação dos centros de armazenamento e distribuição, bem como os galpões logísticos, algumas cidades brasileiras se consolidaram como importantes polos logísticos, como é o caso de Cajamar - SP (objeto de estudo já apresentado neste trabalho) e Extrema - MG.

No gráfico abaixo, o Brasil é apontado como o país que tem a maior expectativa de crescimento em relação às compras online. Esses números no Brasil, em relação a outros países, mostram como esse aumento das vendas online se tornou significativo. De acordo com Gonçalves (2022) para a E-Commerce Brasil, o Brasil possui uma expectativa de crescimento (22,2%) quase duas vezes maior que a média mundial (11,35%), e acima até de países como o Japão (14,7%), o Estados Unidos (14,55%) e a França (11,68%).



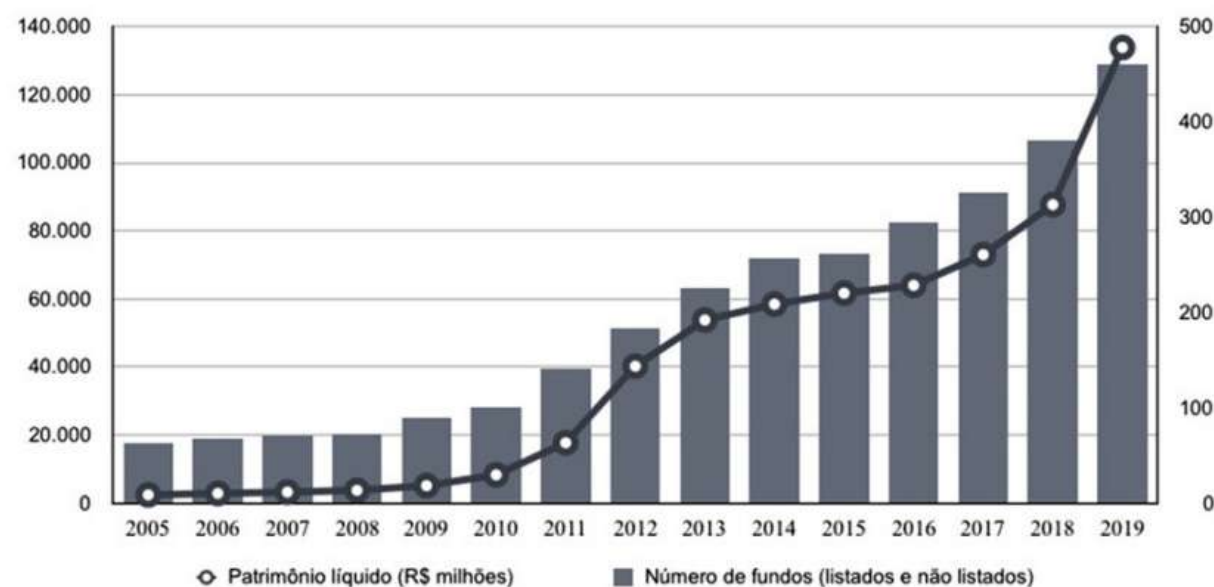
Fonte: Giuliano Gonçalves, E-COMMERCE BRASIL, 2022.

A MORTE DOS CENTROS URBANOS:
PERSPECTIVA CRÍTICA

E-COMMERCE

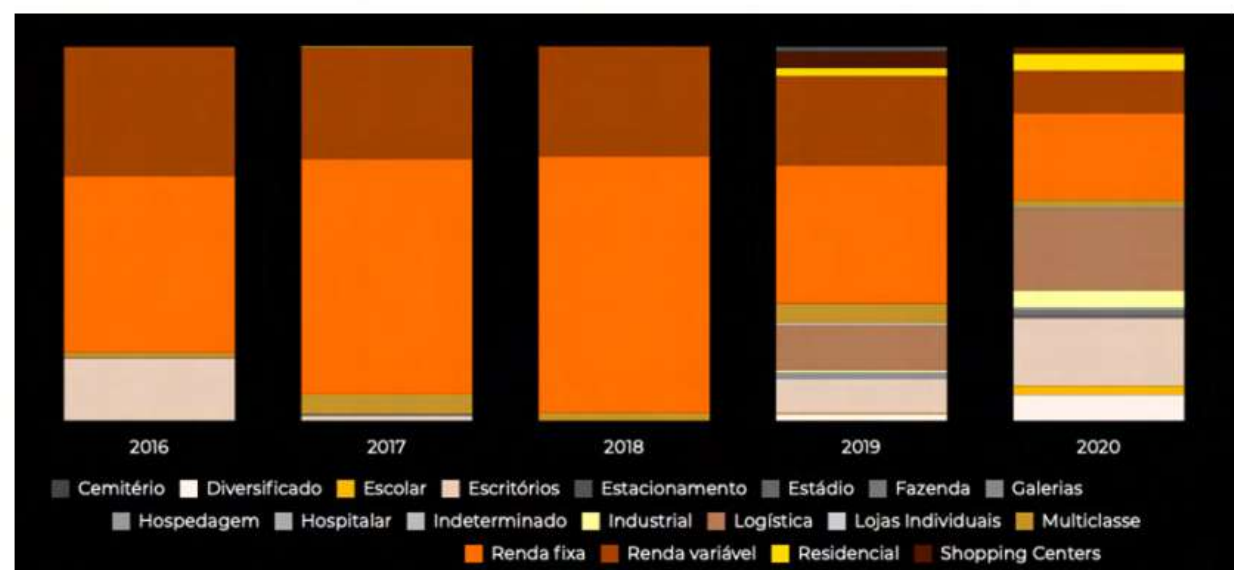
Podemos inferir sobre o que foi apresentado, a importância de entender a transformação do setor imobiliário e logístico em financeiro. Essa relação se apresenta quando Magnani e Sanfelici (2022) apresentam o crescimento do número de Fundos de Investimento Imobiliário e do seu patrimônio líquido, como mostra as figuras abaixo. Esse crescimento significativo nos mostra como a evolução do complexo logístico-imobiliário no Brasil, está relacionada ao capital financeiro e ao investimento nesse setor.

Figura 1 – Crescimento em patrimônio líquido e número de fundos dos Fundos de Investimento Imobiliário (2005-2019)



Fonte: Magnani e Sanfelici, 2022, p. 178.

Figura 2 – emissões de FII por tipo de segmento imobiliário (2020)



Fonte: Magnani e Sanfelici in Uqbar (2021), p. 178, 2022.

PARA ALÉM DO LUTO: REFLEXÕES

De forma mais pessoal, procurei levantar algumas questões que permearam o percurso de estruturar esse trabalho. Essas reflexões fizeram parte do pensamento de me colocar na posição de entender algumas transformações no urbano a partir da visão de investidores financeiros ao mesmo tempo que procuro estabelecer uma posição crítica frente a esses discursos e ações. Junto a isso, a análise feita no tópico anterior tem o objetivo de não encerrar toda a discussão proposta, no projeto, mas de estender esse diálogo a alguns questionamentos que me foram colocados.

Frente a isso, as primeiras perguntas que eu me coloco seriam: **Por quê constituir um projeto sob a lógica do sistema capitalista financeirizado, ao invés de adotar uma posição que fosse totalmente o oposto disso? Como partir desse posicionamento, de certa forma, colaborou para construir toda a discussão que foi levantada? Seria possível pensar uma alternativa de projeto que fosse contrária a esse movimento, dentro do setor logístico?**

Creio que esse tipo de abordagem busca entender essas dinâmicas de dentro para fora, olhar quem seriam os agentes envolvidos nesse processo, como eles se

articulam, que mecanismos eles utilizam e se eles são ou não financeirizados, para depois materializar as suas ações em um ambiente físico, construído. Ao imaginar esse projeto, começo a olhar as estruturas que compõem esse sistema, os tipos de produtos imobiliários que são de interesse dos investidores e incorporadores e quais são essas implicações no ambiente urbano.

Com isso, a ideia de desenhar esses elementos se tornou mais palpável e se configurou nesse projeto, um polo logístico focado em distribuição de mercadorias, no qual a arquitetura se volta a atender uma demanda, a dos fluxos, como se ela respondesse ao valor do dinheiro no tempo, em um movimento que a forma segue o tempo e que esse tempo seria o da circulação do capital.

Agora, se esse projeto poderia ser outro, com uma outra conotação, acredito que sim. Em um dado momento era difícil de imaginar como um projeto que atendesse a esse sistema poderia ser diferente, ainda é bastante complexo, mas talvez existam alternativas que possam minimizar os impactos dessa centralidade e aliança entre imobiliário, logística e financeiro. Uma possibilidade seria de talvez fortalecer e atribuir um papel maior ao Estado e às políticas públicas, seja na formulação de uma

PARA ALÉM DO LUTO: REFLEXÕES

legislação capaz de frear um avanço agressivo do setor privado no controle dessas ações, seja na implementação de um corpo de profissionais que dominem esses assuntos e seja capaz de criar diálogos que atendam não só aos interesses do capital mas capaz de trazer retorno para sociedade. É daí que a criação de políticas públicas e de contrapartidas que atribuam um retorno não só social mas também que beneficiem o ambiente construído se torna essencial. Além disso, soma-se a importância de incluir a academia e os pesquisadores nesse meio, se a produção científica das universidades, bastante relevante, for levada em consideração e olhada com mais atenção talvez surjam respostas capazes de produzir um ambiente mais democrático.

Uma outra questão que sempre esteve presente seria: **qual o papel da distopia como forma de abordar e materializar o projeto?**

Ao longo de toda a formulação do trabalho, busquei analisar muitas referências projetuais além de muitos empreendimentos voltados à dinâmica logística. Com isso, a dimensão como esses projetos evoluíram e se adaptaram às mudanças no tempo,

pelas inovações tecnológicas e pela própria performatividade do capital se mostrou cada vez mais frenética. Quando foi definido o tipo de produto na qual o projeto iria se configurar, busquei abordar como todo esse sistema sempre se manteve em constante transformação prospectando uma forma em que esses complexos logísticos poderiam atingir ao mesmo tempo que articulando esse desenho com a produção arquitetônica de grupos que em algum determinado momento histórico buscavam discutir e questionar as transformações que afetavam a sociedade.

Se observamos os elementos presentes no projeto, vemos que essas formas e mecanismos não estão tão distantes do cotidiano que já vivenciamos. Por exemplo, a ideia das megaestruturas, podemos olhar para a produção de empreendimentos no oriente médio nas últimas décadas, em cidades como Dubai, com torres corporativas exorbitantes. A utilização de drones para entrega de mercadorias já está em discussão em empresas como a Amazon e o Ifood e se apresenta como uma alternativa para a redução de custos, ganho de agilidade e inovação em processos. Ou até mesmo a ideia de configurar um ambiente altamente controlado e vigiado, algumas cidades da China lideram o ranking de

vigilância social, esse sistema é capaz de reconhecer e restringir o acesso de pessoas a áreas públicas dependendo do seu perfil e histórico social. O panóptico sobre novas orientações.

Posto isso, o projeto buscou ir além reunindo uma série de elementos que tinha o objetivo de nos fazer refletir sobre as transformações que estão perpassando as nossas cidades e mudando nossas relações sociais, até mesmo na forma de ocuparmos o espaço urbano.

Por fim, me cabe discutir, **quais seriam as implicações de tudo isso no ambiente urbano edificado?**

A resposta para isso está diluída ao longo de toda essa discussão, mas é notável mencionar como a criação de grandes condomínios logísticos tem afetado as dinâmicas urbanas, em diversos níveis. Um deles seria o do próprio espaço urbano, quando olhamos para o exemplo de Cajamar vemos que a ocupação da cidade foi dominada por galpões industriais ou logísticos, através das cartografias que foram apresentadas é assustador olhar essa paisagem que se constitui. A implantação dessas estruturas não só altera as dinâmicas de fluxos da cidade mas como também afeta

a própria relação das pessoas com o ambiente urbano. Em uma conversa com um morador do local, ele colocou como a cidade passou a atender a dinâmica das mercadorias e a favorecer esse sistema em contraposição da qualidade de vida e dos espaços públicos livres para os moradores da cidade.

Em relação a isso, abordo outro nível que é o da dinâmica dos fluxos e da 'morte' do comércio local e dos centros urbanos. Com a pandemia de COVID-19 temos a intensificação massiva das compras online que resulta em diversas formas e espaços para atender esse sistema. exemplos como as dark stores ganharam destaque nos últimos anos além de outros serviços que garantem agilidade e a eliminação de qualquer burocracia que envolve um indivíduo sair de sua casa para realizar uma compra.

Isso se reflete nas formas de sociabilidade e de interação social entre as pessoas. Temos visto cada vez mais a transferência da vida urbana para os meios digitais, seja pelas mídias sociais ou até na criação de universos que buscam simular e adotar as dinâmicas do cotidiano, do real para o virtual. O metaverso é a representação dessa ideia. Hoje em dia, esse ambiente proporcionou realizar qualquer tipo de atividade totalmente nos espaços virtuais, que vai

PARA ALÉM DO LUTO: REFLEXÕES

de realizar um culto da sua igreja à visitar e comprar um apartamento que ainda não chegou a ser construído. Algo que engloba uma cadeia de profissionais que vão da área dos sistemas computacionais até a contratação de escritórios de arquitetura para projetar esses ambientes.

Conclui-se que, estamos vivenciando um momento de intensas e rápidas transformações, capazes de nos afetar em diferentes níveis e que talvez ainda não tenhamos total ciência de como isso pode nos acometer no futuro, seja ele próximo ou mais distante. Com esse trabalho, buscou-se uma forma de retratar como essas dinâmicas estão se consolidando no ambiente urbano construído e como elas são brutais na forma de alterar as relações sociais, exacerbando o desenho arquitetônico de forma a construir uma reflexão acerca dessas temáticas.

REFERÊNCIAS

AALBERS, Manuel B.; ROLNIK, Raquel; KRIJNEN, Marieke. The Financialization of Housing in Capitalism's Peripheries, Housing Policy Debate, 30:4, 2020, p.481-485. DOI: 10.1080/10511482.2020.1783812.

ARANTES, Pedro Fiori. Arquitetura na era digital-financeira. Desenho, canteiro e renda da forma. São Paulo: Editora 34, 2012.

ARAUJO, M. de F. I. REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS: Região Metropolitana de São Paulo. 2002, p. 20-30. DOI: 10.1590/S0102-88392001000100004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A cidade. São Paulo: Contexto 9. ed., 1ª reimpressão, 2013, p.98.

CHESNAIS, F. A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências. Tradução de Rosa Maria Marques e Paulo Nakatani. São Paulo: Boitempo, 2005, p.35-67.

CLAYES, Gregory. Dystopia: A Natural History: a study of modern despotism, its antecedents, and its literary diffractions. Oxford University Press, 2017.

COMEX STAT. Comex Vis, estado de São Paulo. 2022. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home> Acesso em: dez. 2022.

CORREIO BRAZILIENSE. Avanço do comércio online faz de Cajamar a 'Faria Lima dos galpões'. 2020. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/01/15/internas_economia,820709/avanco-do-comercio-online-faz-de-cajamar-a-faria-lima-dos-galpoes.shtml Acesso em: nov. 2022.

CUSHMAN & WAKEFIELD. Marketbeat São Paulo: Industrial T3. 2022. Disponível em: <https://www.cushmanwakefield.com/pt-br/brazil/insights/brazil-marketbeats> Acesso em: nov. 2022

DANYLUK, Martin. Capital's logistical fix: Accumulation, globalization, and the survival of capitalism. Environment and Planning D: Society and Space, v. 36 (4), 2018, p. 630–647. DOI: 10.1177/0263775817703663.

Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/ RIMA), Multi Consultoria Ambiental e Mineral Ltda. São Paulo, 2021.

GONÇALVES, Giuliano. EM 2022, E-COMMERCE BRASILEIRO TEM O MAIOR CRESCIMENTO DA AMÉRICA LATINA, MOSTRA ESTUDO. 2022. Disponível em: <https://www.ecommercebrasil.com.br/noticias/e-commerce-brasileiro-tem-o-maior-crescimento-da-america-latina> Acesso em: nov. 2022.

GONÇALVES, Giuliano. SEGUNDO PESQUISA, BRASIL É 1º NO RANKING MUNDIAL DE CRESCIMENTO DAS COMPRAS ONLINE. 2022. Disponível em: <https://www.ecommercebrasil.com.br/noticias/segundo-pesquisa-brasil-e-1o-no-ranking-mundial-de-crescimento-das-compras-online> Acesso em: nov. 2022.

GONÇALVES, Ricardo Felipe. Utopias, ficções e realidades na metrópole pós-industrial. Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014, p.290.

GUANAIS, Luiz. ESPECIALISTAS: Futuro do e-commerce no Brasil é positivo, mas o custo de crescimento deve ser alto. 2022. Disponível em: <https://exame.com/exame-in/especialistas-futuro-do-e-commerce-no-brasil-e-positivo-mas->

o-custo-de-crescimento-deve-ser-alto/ Acesso em: nov. 2022.

GUIRONNET, A.; ATTUYER, K.; HALBERT, L. Building Cities on financial assets: the financialization of property markets and its implications for city governments in the Paris City Region. Urban Studies, v. 53, n. 7, 2016, p. 1442-1464.

GUIRONNET, A. et HALBERT, L. Produire la ville pour les marchés financiers, Espaces et Sociétés, n° 174, 2018, p. 17-34.

HALBERT, L., & ATTUYER, K. Introduction: The financialisation of urban production: Conditions, mediations and transformations. Urban Studies, 53(7), 2016, p.1347–1361. <https://doi.org/10.1177/0042098016635420>

KLINK, J.; STROHER, L. The making of urban financialization? An exploration of Brazilian urban partnership operations with building certificates. Land Use Policy, v. 69, 2017, p. 519-528.

MAGNANI, Maira; SANFELICI, Daniel. O e-commerce e os fundos imobiliários logísticos: estratégias de captura de rendas imobiliárias. Cad. Metrop., São

REFERÊNCIAS

Paulo, v. 24, n. 53, 2022, p. 173-198. DOI: 10.1590/2236-9996.2022-5307.
MEZZADRA, Sandro; NEILSON, Brett. Operations of Capital. South Atlantic Quarterly, v. 114, n. 1, 2015, p. 1–9. DOI: 10.1215/00382876-2831246.

NUNES, Flávia Ferreira. A trajetória recente da regulação dos processos de Reestruturação Urbana em São Paulo: o caso dos Projetos de Intervenção Urbana, 2018, p.224.

ORWELL, George. 1984. Tradução de Wilson Velloso. 29. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005, p. 255).

PAULANI, Leda. O projeto neoliberal para a sociedade brasileira: sua dinâmica e seus impasses. In: Fundamentos da educação escolar do Brasil contemporâneo[S.l.: s.n.], 2007.

Relatório final, Estudos técnicos PIU NESP apresentado à SP Urbanismo, Stuchi & Leite Projetos, p3urb, SABZ e Multi, São Paulo, 2016.

RIBEIRO, Luiz Cesar. As Metrôpoles e o Direito à Cidade na Inflexão Ultraliberal da Ordem Urbana Brasileira. Rio de Janeiro, TD Observatório das Metrôpoles, 2020.

RUFINO, Maria Beatriz Cruz. A produção imobiliária como chave de interpretação da produção do espaço: considerações sobre a forma incorporação e o processo de metropolização. Produção imobiliária e reconfiguração da cidade contemporânea. Tradução. São Paulo: FAUUSP, 2017.

Disponível em: <http://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/284/250/1100-1>. Acesso em: 29 nov. 2022.

SANFELICI, D.; HALBERT, L. Financial market actors as urban policymakers: the case of real estate investment trusts in Brazil. Urban Geography, v. 40, n. 1, 2019, p. 83–103. DOI: 10.1080/02723638.2018.1500246.

SHIMBO, L. O concreto do capital: os promotores do valor imobiliário nas cidades brasileiras. Tese (Livre-Docência), Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2020, p.219.

SHIMBO, L.; SANFELICI, D.; MARTINEZ, B. Consultorias imobiliárias internacionais e racionalidade financeira na avaliação e gestão de imóveis em São Paulo. EURE, 2019.

SOUSA, D.; BONATELLI, C. Operadores buscam investir em galpões de entregas do comércio eletrônico. 2018.

Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/operadores-buscam-investirem-galpoes-de-entregas-do-comercio-eletronico/>. Acesso em: nov. 2022.

VAN DER ZWAN, N. Making sense of Financialization. Socio-Economic Review, v. 12, 2014, p. 99-129.

WEBER, R. Selling City Futures: The Financialization of Urban Redevelopment Policy. Economic Geography, v. 86, n. 3, 2010, p. 251-274.

WILLIS, C. Form Follows Finance: Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago. [s.l.]: Princeton Architectural Press, 1995.

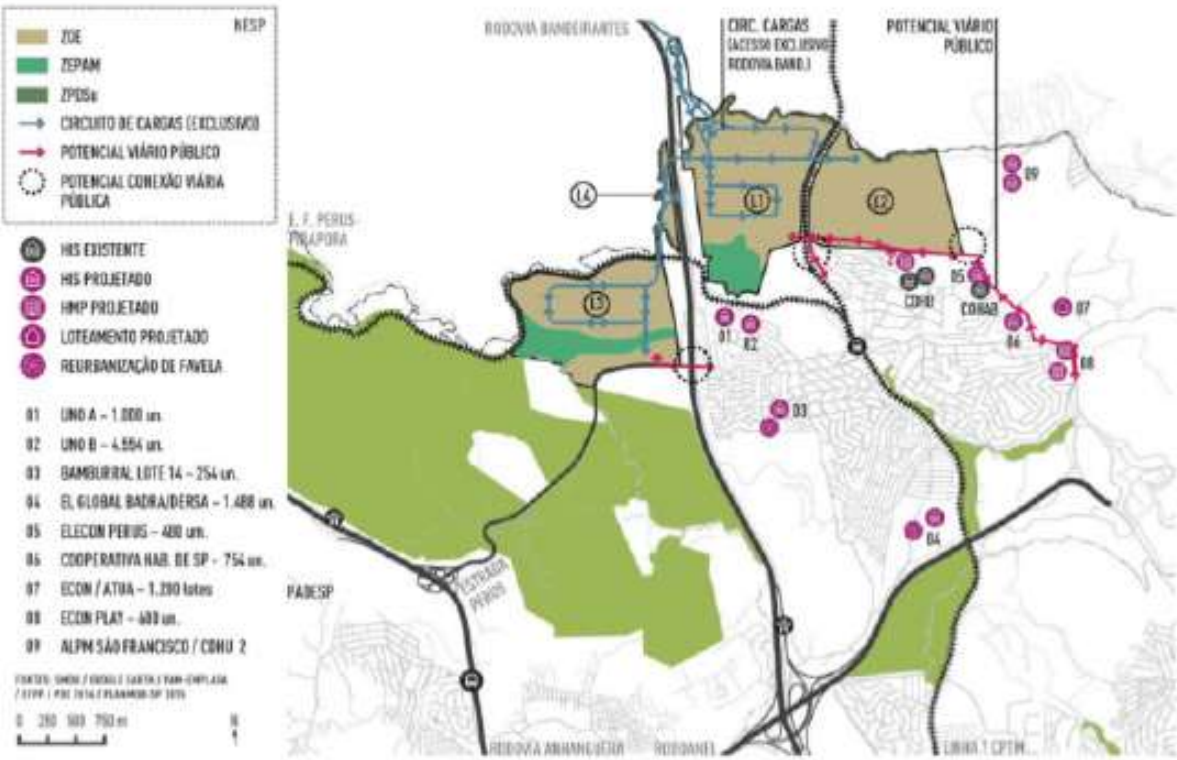
XPASSETMANAGEMENT. Perspectivas macroeconômicas e o mercado de galpões logísticos. 2022. Disponível em: <https://xplog.riweb.com.br/show.aspx?idCanal=Boz1mbLqugyYM/vJNCnv/Q==> Acesso em: nov. 2022.

YASSU, Alexandre Mitsuro da Silveira. O galpão logístico e a financeirização urbana: da flexibilidade produtiva ao

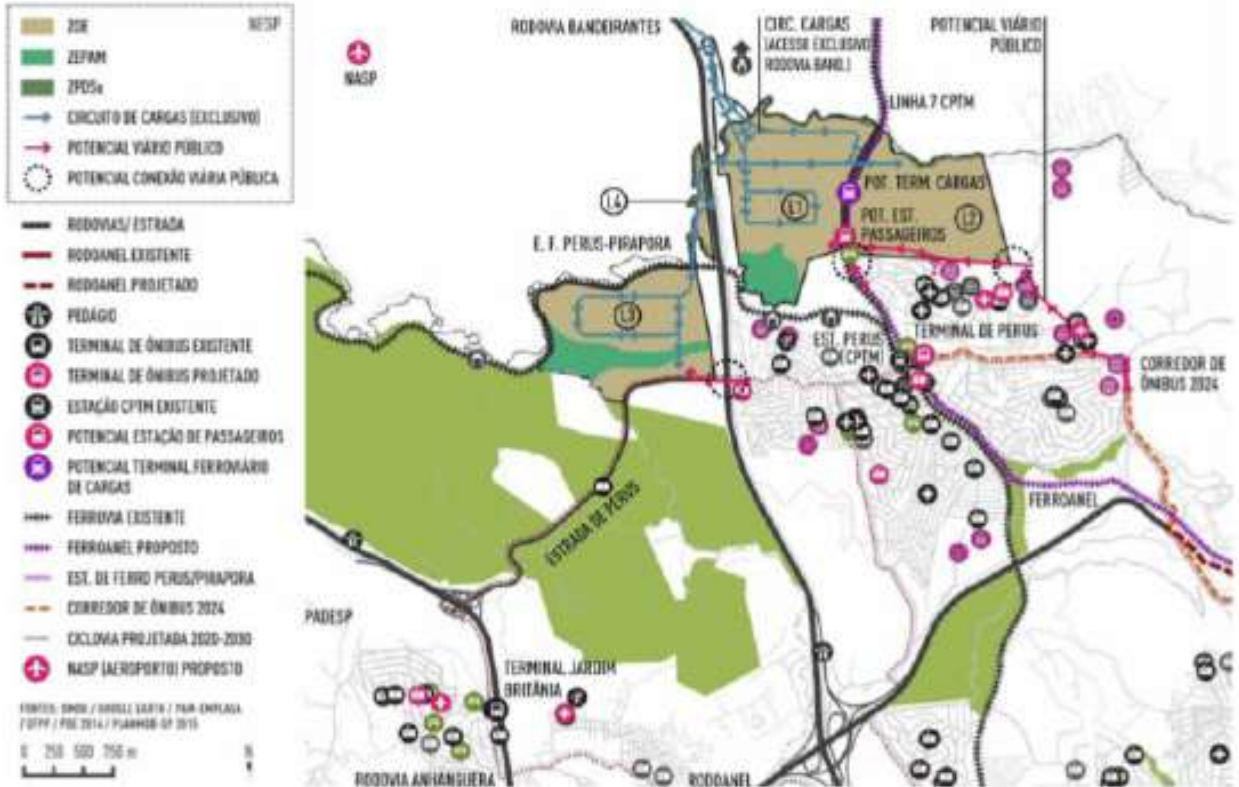
imobiliário. Cad. Metrop., São Paulo, v. 24, n. 53, jan/abr 2022, p. 257-281. DOI: 10.1590/2236-9996.2022-5310.

ANEXOS

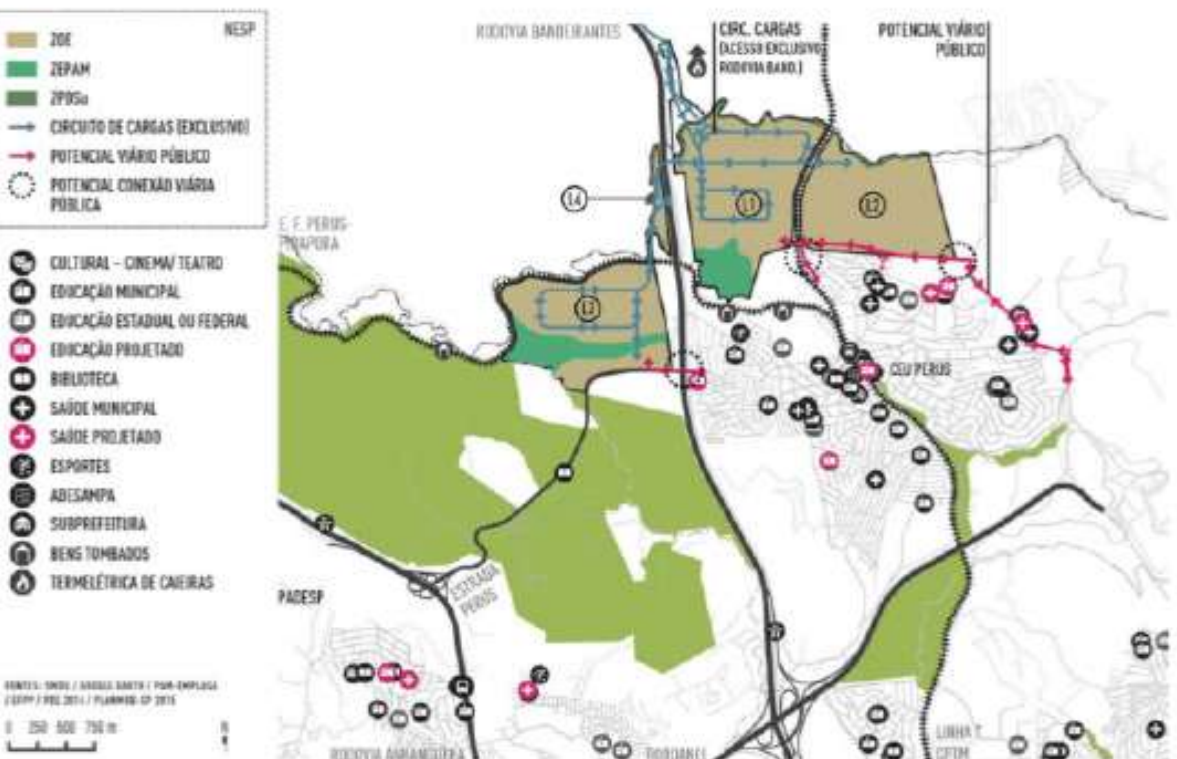
INSERÇÃO DO NESP JUNTO À REGIÃO (PERUS) : ESTRUTURAÇÃO URBANA – HABITAÇÃO



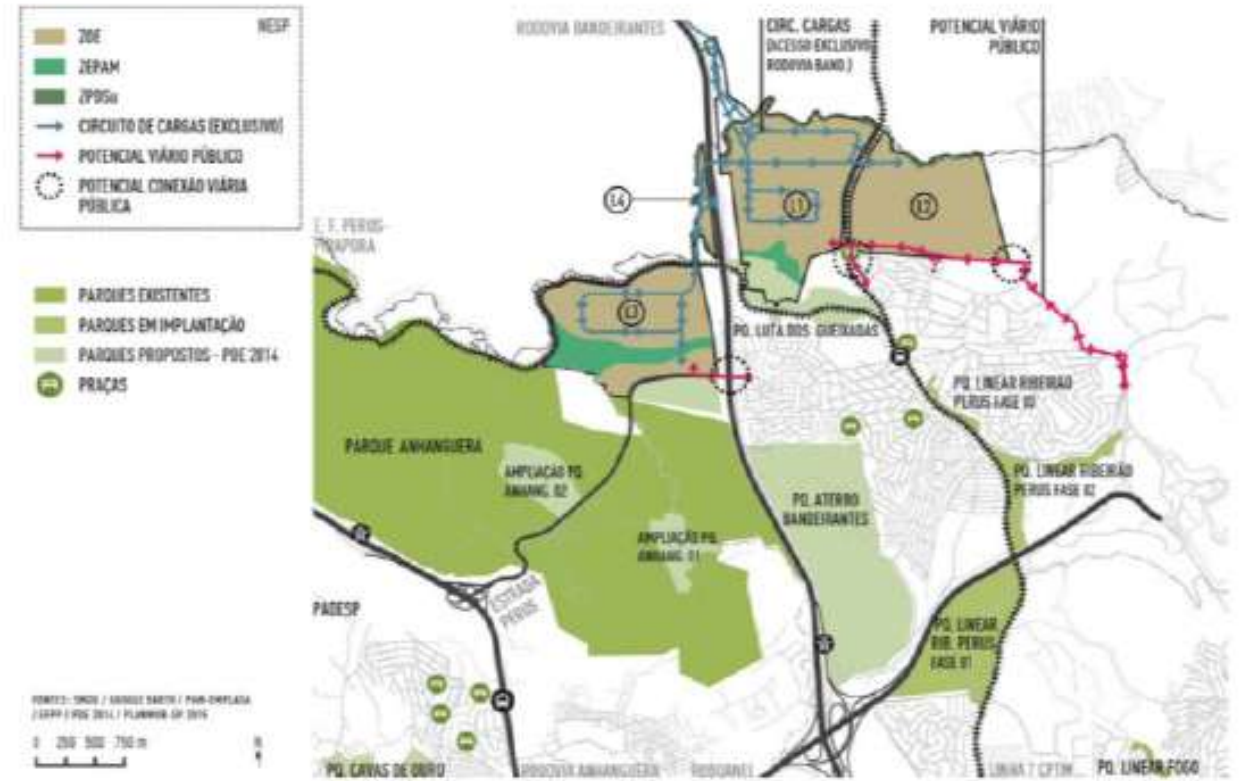
INSERÇÃO DO NESP JUNTO À REGIÃO (PERUS) : ESTRUTURAÇÃO URBANA – MOBILIDADE



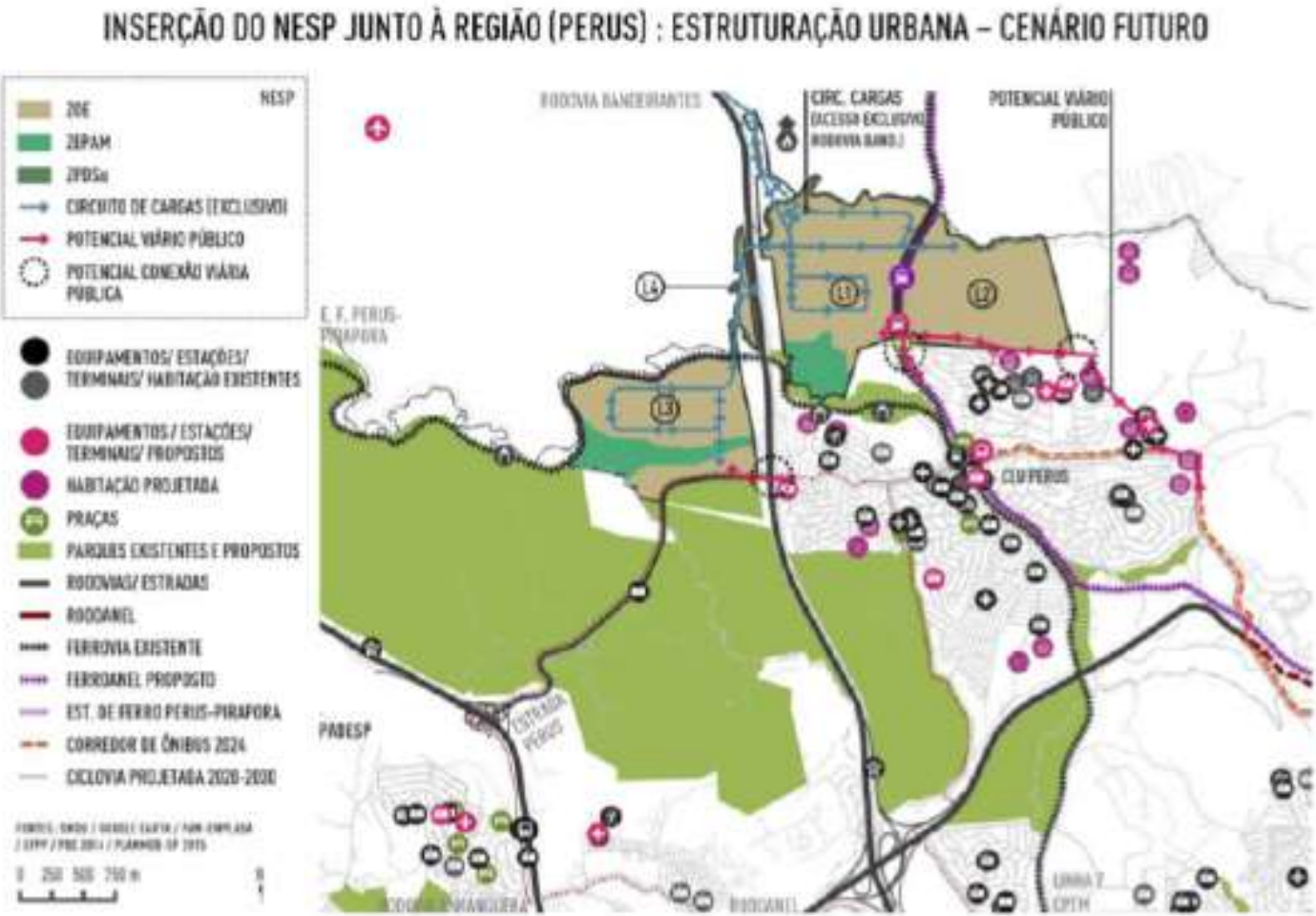
INSERÇÃO DO NESP JUNTO À REGIÃO (PERUS) : ESTRUTURAÇÃO URBANA – EQUIPAMENTOS PÚBLICOS



INSERÇÃO DO NESP JUNTO À REGIÃO (PERUS) : ESTRUTURAÇÃO URBANA – ÁREAS VERDES



Fonte: Relatório final, Estudos técnicos PIU NESP apresentado à SP Urbanismo, São Paulo, 2016.



Fonte: Relatório final, Estudos técnicos PIU NESP apresentado à SP Urbanismo, São Paulo, 2016.

