

URBANIZAÇÃO DIFERENCIAL E LOGÍSTICA: MECANISMOS FINANCEIROS E DESDOBRAMENTOS ESPACIAIS¹

Samarane Fonseca de Souza Barros²
Bruna Ribeiro Corrêa³

RESUMO

A atual fase do capitalismo traz à baila a necessidade de estudarmos os novos mecanismos técnicos e regulatórios que emergem para garantir maior fluidez e integração entre produção, circulação e consumo. Neste aspecto, vimos a logística assumir centralidade na gestão e planejamento do espaço, bem como se transformar em uma importante fronteira de investimento. Analisaremos neste trabalho os novos contornos do setor logístico brasileiro a partir de cinco fundos de investimento imobiliário (FII) e seus desdobramentos espaciais. Selecionamos como lente analítica a urbanização diferencial e o consequente incremento técnico das redes logísticas, assim como o espraiamento de uma lógica financeirizada e espoliativa na produção de novas áreas – agora integradas às redes planetárias de circulação e urbanização. Metodologicamente, nos atemos ao levantamento bibliográfico sobre temas correlatos ao trabalho e a análise dos portfólios dos FII e seus respectivos relatórios financeiros. Observamos que a logística, além de suas dimensões técnicas, é um contorno regulatório importante nos processos de urbanização em curso, em especial por dois aspectos: i) a logística é responsável por organizar os mercados consumidores e as relações entre os núcleos urbanos que surgem e se reestruturam a partir do binômio implosão-explosão e; ii) a logística a partir da sofisticação dos mecanismos financeiros em associação às novas demandas do e-commerce é foco da ação de inúmeros agentes reticulares e multiescalares.

Palavras-chave: Urbanização Planetária. Logística. Fundos de Investimento Imobiliário. Portfólios.

ABSTRACT

The current phase of capitalism brings to the forefront the need to study the new technical and regulatory mechanisms that emerge to ensure greater fluidity and integration between production, circulation, and consumption. In this regard, we have seen logistics assume centrality in the management and planning of space, as well as becoming an important investment frontier. This work will analyze the new contours of the Brazilian logistics sector based on five real estate investment funds and their spatial implications. We have selected differential urbanization as our analytical lens, along with the subsequent technical enhancement of logistics networks, as well as the spread of a financialized and exploitative logic in the production of new areas—now integrated into global networks of circulation and urbanization. Methodologically, we rely on a literature review of topics related to the work and the analysis of the portfolios of the real estate investment funds and their respective financial reports. We observe that

¹ Este trabalho é financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) através de bolsa de doutorado referente ao processo FAPESP n° 2020/00231-6 e de bolsa de mestrado referente ao processo FAPESP n° 2022/00050-7.

² Estudante de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP, s.barros@unesp.br;

³ Estudante de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP, bruna.correa@unesp.br;

logistics, in addition to its technical dimensions, is an important regulatory framework in ongoing processes of urbanization, especially due to two aspects: i) logistics is responsible for organizing consumer markets and the relationships between emerging and restructuring urban centers through the implosion-explosion binomial, and; ii) logistics, through the sophistication of financial mechanisms in association with the new demands of e-commerce, is the focus of action for numerous reticular and multiscale agents.


Keywords: Planetary Urbanization. Logistic. Real Estate Investment Funds. Portfolio.

INTRODUÇÃO

A urbanização planetária, enquanto processo multiescalar e multifacetado, é constituída de três momentos, conforme Brenner e Schmid (2015): i) a urbanização concentrada marcada pela hegemonia da aglomeração (das cidades e regiões metropolitanas), em que impera a concentração de pessoas, capitais e mercados; ii) a urbanização estendida caracterizada pela operacionalização de novos lugares, paisagens, redes e escalas para o suporte da vida urbana e, portanto, por uma extensão e espraiamento do tecido urbano sobre todo o planeta e; iii) a urbanização diferencial em que há uma combinação dos dois momentos precedentes e, principalmente, uma destruição criativa das suas respectivas configurações socioespaciais.

Em especial neste texto, iremos nos centrar no momento diferencial e nas mudanças em curso no processo de urbanização. Estas alterações fazem emergir formas urbanas concentradas e estendidas à medida que ressaltam crises de regulação e planejamento advindas de novas coalizões entre agentes públicos e privados, por exemplo. Ademais, a urbanização diferencial traz à baila novas possibilidades espaço-temporais em função da operacionalização de novas paisagens e hinterlândias que se integram, agora, às redes planetárias da urbanização. Esta operacionalização perpassa, necessariamente, pela expansão das infraestruturas e das redes técnicas – que conformam o ambiente construído –, e pela demanda de novas arquiteturas institucionais e mecanismos financeiros – que habitam a dimensão jurídica e regulatória.

Neste escopo, o objetivo principal deste trabalho é investigar os nexos e sinergias entre a urbanização diferencial e os atuais contornos do setor logístico brasileiro a partir da análise dos portfólios de cinco fundos de investimento imobiliário (FII) voltados a este segmento. Os fundos foram escolhidos a partir dos valores patrimoniais listados pela B3 (Bolsa de Valores Brasil, Bolsa e Balcão) para os FII logístico, sendo estes os cinco maiores: Prologis Brazil Logistics Venture, CSHG Logística, XP LOG, BTG Pactual Logística e Bresco Logística.



Metodologicamente, portanto, além do levantamento e análise bibliográfica sobre temas correlatos a urbanização contemporânea e a logística, analisamos os portfólios destas cinco empresas e os relatórios econômico-financeiros a fim de investigar tendências do setor logístico brasileiro em sua relação com mecanismos financeiros e, principalmente, as resultantes espaciais analisadas sob a ótica da urbanização diferencial.

Observamos que a logística, além das dimensões técnicas materializadas nas redes de transporte e no ambiente construído, é uma importante face regulatória nos processos de urbanização em curso. Destacamos dois aspectos: i) a logística é responsável por organizar os mercados consumidores e, conseqüentemente, as relações entre os núcleos urbanos que surgem e se reestruturam a partir do binômio implosão-explosão e; ii) a logística, em especial a partir da sofisticação de mecanismos financeiros em associação às novas demandas do e-commerce é uma fronteira de investimento e, portanto, foco da ação de inúmeros agentes – reticulares e multiescalares.

Estes dois aspectos se traduzem espacialmente na localização estratégica dos condomínios logísticos pertencentes aos portfólios analisados: eles tendem a buscar a aglomeração – de condições gerais de produção, de circulação e do mercado consumidor – à mesma medida que tendem a espriar a lógica capitalista e urbana da atual fase da logística para áreas mais distantes da Região Concentrada (SANTOS; SILVEIRA, 2008), integrando-as como hinterlândias funcionais da urbanização planetária, regularizadas aqui pela imbricação entre financeirização e logística.

METODOLOGIA

O trabalho foi estruturado a partir de dois procedimentos metodológicos que se deram de forma combinada: i) levantamento bibliográfico e análise de literatura nacional e internacional sobre três eixos principais: urbanização planetária, financeirização e logística; ii) análise de portfólio dos cinco maiores (em relação aos valores patrimoniais) FII logísticos listados pela B3 e seus respectivos demonstrativos financeiros e relatórios econômicos, destacando pontos como áreas brutas locáveis e a localização dos ativos.

A literatura consultada foi obtida a partir de buscadores acadêmicos, como *Google Scholar*; os dados acerca dos portfólios foram adquiridos nos sítios eletrônicos de cada FII e; por fim, os relatórios financeiros foram consultados no sítio eletrônico da B3, na seção dos FII listados.

REFERENCIAL TEÓRICO

i) Urbanização planetária e urbanização diferencial

As teorias sobre urbanização planetária dão sequência as hipóteses elaboradas por Lefebvre, ainda na década de 1970, que versavam sobre a urbanização completa da sociedade (LEFEBVRE, 1976). Na atualidade e a partir, principalmente, das reestruturações produtivas e espaciais em curso, vimos emergir sob o escopo da urbanização planetária algumas evidências empíricas e elaborações teóricas que dão concretude às elaborações lefebvrianas (BRENNER, 2014; BRENNER, SCHIMID, 2015; MORCUENDE, 2021; MORCUENDE, CARRERAS, 2022; MORCUENDE, LLOBERAS, 2022).

As hipóteses acerca da urbanização planetária giram entorno da possibilidade de todo o território ser passível de ser urbanizado e, desta forma, da superação da contradição entre campo e cidade, uma das fronteiras dos estudos urbanos contemporâneos (MORCUENDE, 2021). Isto perpassa, necessariamente, por uma mudança de paradigmas dentro destes estudos, porque o urbano não mais se restringe às cidades ou quaisquer delimitações socioespaciais limitadas e fechadas, conforme Brenner (2014, p. 15):

In so doing, we aim advance a hitherto largely subterranean stream of urban research that has, since the mid-twentieth century, cast doubt upon established understandings of the urban as a bounded, nodal and relatively self-enclosed sociospatial condition in favor of more territorially differentiated, morphologically variable, multiscalar and processual conceptualizations.

A urbanização planetária enquanto um processo diferenciado territorialmente, variável morfologicamente e multiescalar, é constituída por três momentos, como proposto por Brenner e Shimid (2015): i) a urbanização concentrada marcada pela hegemonia da aglomeração das cidades e regiões metropolitanas, em que impera a concentração de pessoas, capitais e mercados; ii) a urbanização estendida caracterizada pela operacionalização de novos lugares, paisagens, redes e escalas para o suporte da vida urbana e, portanto, havendo uma extensão e espraiamento do tecido urbano sobre todo o planeta e; iii) a urbanização diferencial em que há uma combinação dos dois momentos precedentes e uma destruição criativa das suas respectivas configurações socioespaciais.

A urbanização diferencial, em específico, além de tomar como referência o espaço diferencial lefebvriano, demanda de novos arranjos escalares, técnicos e normativos à medida que neste momento há complementares rodadas de reestruturação e reorganização socioespacial. A prática espacial recorrente da urbanização diferencial, segundo Brenner e Shimid (2015), é a destruição das formas precedentes tanto da aglomeração quanto das

paisagens operacionais herdadas, enquanto a regulação territorial envolve a mobilização de diferentes agentes institucionais para reorganizar e gerenciar tanto os territórios da aglomeração quanto o tecido urbano mais amplo da urbanização extensiva.

Dentre outros aspectos, há elaborações e tentativas com o intuito de empiricizar os vetores constituintes da urbanização diferencial, em suas relações com o capitalismo em crise. Elegemos três dinâmicas observadas em Morcuende (2021, 2021), Morcuende e Carreras (2022) e Morcuende e Lloberas (2022), a saber:

- a) *Implosões-explosões*: As implosões e explosões, mais que uma possibilidade de reestruturação, significam as relações entre inovação e obsolescência não apenas na aglomeração, como em toda a extensão do tecido urbano. De maneira concomitante, destroem e criam virtualidades próprias do fenômeno urbano e ressignificam as fronteiras das práticas espaciais, do planejamento territorial e principalmente, da expansão do capitalismo em seus diferentes setores a partir da inserção de novas hinterlândias e apropriação de velhas áreas.
- b) *Crise do planejamento territorial*: As reestruturações de ordem política, econômica e espacial pós década de 1970 repercutiram também no planejamento urbano e territorial. A arena do capitalismo em crise respaldada pela ascensão do ideário neoliberal significaram, no âmbito do planejamento, uma governança compartilhada entre agentes públicos e privados e a ascensão de mecanismos espoliativos, como a privatização de infraestruturas e setores estratégicos.
- c) *Contradição campo-cidade*: o momento diferencial da urbanização aponta para uma maior subordinação do campo à cidade e, portanto, uma superação dessa dicotomia no horizonte. Para Morcuende (2020), a contradição campo-cidade e a divisão social do trabalho são as variáveis inovadoras da diferenciação espacial, pois se todo território está suscetível a ser urbanizado, há uma maior homogeneização que, por sua vez, aprofunda os processos de especialização e diferenciação.

ii) *Logística e financeirização*

Raimbault (2016) explana sobre as particularidades da financeirização do setor logístico a partir da formação de um mercado de ativos imobiliário-logísticos. De acordo com o autor, uma das principais particularidades e que difere a financeirização desta frente para outras, como a residencial e de serviços, é a localização periférica dos empreendimentos, além de contar com agentes e desenvolvedores que atuam em escalas globais, mas que impactam diretamente as dinâmicas e governança do local.

Assim como em outros segmentos, o aluguel é uma das frentes de financeirização do setor logístico. O crescimento em número – e em área – dos galpões e a preferência dos usuários

pelos alugueis ao invés da propriedade é central para a estratégia locacional das empresas que demandam, na contemporaneidade, por flexibilidade e facilidades de acesso. Conforme Raimbault (2016, p. 135): “*L’immobilier logistique est un actif à fort rendement locatif (le meilleur) mais à faible rendement capitalistique*”. Neste aspecto, podemos entender os empreendimentos logísticos como capitais fixos de longa duração (HARVEY, 2013) e que por isso apresentam formas específicas no seu financiamento, consolidação e nos mecanismos financeiros que os envolvem.

Isto explica, em partes, a crescente participação de firmas globalizadas no setor logístico – por conseguinte, na divisão internacional do trabalho – e a formação de fundos de investimento especializados nestas carteiras (RAIMBAULT, 2016). Nas empresas imobiliário-logísticas o investidor tem um papel central sendo que, por vezes, os próprios desenvolvedores dos galpões são os principais investidores. A ascensão deste setor e o peso dos galpões e centros de distribuição no capitalismo contemporâneo faz com que surjam novos agentes especializados que, de certa forma, reestruturam o mercado de incorporação e transformam os empreendimentos em ativos financeiros.

Surgem empreendimentos e grandes complexos infraestruturais, como os condomínios e parques logísticos, nos quais os inúmeros galpões e armazéns se mantêm em um ambiente fechado e sob forte vigília, sendo o fundo de investimento o proprietário e o gestor do fundo o responsável pela administração (RAIMBAULT, 2016). A localização destes equipamentos deve atender às demandas dos usuários que desejam, neste momento, otimizar o tempo de distribuição e circulação. Ou seja, é preciso que se localizem em áreas densas do ponto de vista infraestrutural, bem posicionadas geograficamente em relação aos territórios e redes e bem dotadas de facilidades regulatórias.

A forma condominial assumida surge como uma inovação própria da reestruturação produtiva iniciada na década de 1970 em que há a emergência de novos contornos jurídicos que visam superar as dificuldades de investimento em capitais fixos de longa duração, como o caso dos condomínios e parques logísticos. A natureza jurídica da terra e a instituição do condomínio possibilitam a disputa por ganhos extras que surgem no circuito imobiliário (CAMPOS, 1989) ao passo que “há uma sobredeterminação do capital imobiliário sob o capital industrial a dirigir a localização (...)” (LENCIONI, 2009, p. 196).

Ademais, há vantagens locais e de aglomeração em manter grandes empreendimentos logísticos ao invés de equipamentos isolados, como visto por Raimbault (2016, p. 140):

L'enjeu de la sécurisation du foncier pousse les investisseurs à aménager et posséder des parcs logistiques entiers en lieu et place d'entrepôts isolés au sein de zones d'activités aménagées et gérées par des collectivités locales. En effet, ces derniers sont souvent menacés lorsqu'ils sont inoccupés et sont à la merci d'un changement de vocation de la zone d'activités, sur lequel l'investisseur n'a pas de prise. De plus, ce type de gestion ne permet pas d'offrir le service immobilier flexible demandé. En contrepoint, le parc logistique apporte une double solution. Il sécurise ces espaces pour les activités logistiques dans la mesure où il consiste en la privatisation de la totalité d'une zone d'activités. L'investisseur peut aussi plus facilement faire évoluer son service aux besoins de ses clients : proposer une surface plus petite ou plus grande si nécessaire. Dans le même temps, le parc logistique fixe durablement une fonction au territoire concerné. La logistique devient en quelque sorte la vocation de ce territoire et entre plus nettement dans la stratégie économique de ce dernier. Cela limite le risque de mutation de la fonction de la zone.

Em particular no caso brasileiro, Magnani e Sanfelici (2022) destacam que a financeirização do setor logístico brasileiro é também relacionada a atuação dos fundos de investimento imobiliário, sendo a ascensão relacionada a dois processos concomitantes: a demanda de empresas varejistas por espaços logísticos e a procura dos investidores brasileiros por investimentos “alternativos”.

Dentro destes dois processos e analisando os fundos de investimento em suas conotações financeiras e espaciais, os autores acima relacionados apontam quatro formulações: i) os avanços nos setores de tecnologia e informação, acelerados por eventos como a pandemia do COVID 19, reforçaram a demanda das empresas por espaços logísticos em áreas estratégicas do território nacional a fim de acelerar o tempo de giro dos capitais; ii) a possibilidade de flexibilidade contratual das empresas favoreceu a locação ao invés da aquisição, proporcionando a formação de um mercado de investimentos; iii) a queda na taxa básica de juros a partir de 2017 possibilitou a procura, por parte dos investidores individuais e institucionais, por produtos financeiros mais rentáveis como alternativa aos títulos da dívida pública e; iv) a evolução da indústria financeira brasileira que a partir do incremento da técnica e de outros contornos normativos conseguiu criar e distribuir novos produtos de investimento para investidores médios e pequenos que antes tinham poucas opções de uso de seus recursos (MAGNANI, SANFELICI, 2022).

Os eventos conjunturais, portanto, favoreceram o desenvolvimento dos fundos logísticos. Para além disso, é preciso uma associação entre diversos agentes públicos e privados para desenvolvimento do setor logístico como um todo que, por sua vez, está cada vez mais ancorado na produção do espaço urbano: “*Le développement logistique et la production spatiale associée sont donc dans la production de la ville sur le temps long (...)*” (RAIMBAULT,

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os galpões logísticos, de acordo com Yassu (2022), são expressões tanto da reestruturação produtiva quanto da reestruturação imobiliária à medida que representam não apenas mudanças nas/das organizações das empresas capitalistas como um recente produto imobiliário. Este autor salienta que, por causa destas particularidades, surgem novas formas de privatização e segmentação do espaço.

Ainda conforme Yassu (2022), o FII é o principal meio de circulação dos galpões logísticos, sendo a sua concentração no sudeste brasileiro, em especial no estado de São Paulo. Observamos esta dinâmica nos fundos que analisamos, considerando que a maior parte dos galpões que compõem cada um dos portfólios está localizado na macrometrópole paulista.

Observamos uma tendência de localização dos principais fundos na região sudeste do país, com foco ao estado de São Paulo em função, obviamente, da maior produção do país. O que é produzido, precisa circular, pois o que circula gera valor – e poder geopolítico e geoeconômico. Além disso, observamos nichos surgindo no nordeste do país em um momento de extensão do ambiente construído voltado as redes globais e, por conseguinte, como uma explosão das áreas urbanas destinadas ao segmento logístico.

O quadro 1 a seguir apresenta uma síntese dos fundos analisados.

Nome do Fundo	Administrador	Origem	Área Bruta Locável (m²)
Prologis Brazil Logistics Venture	BRL Trust	Estados Unidos	854.029
CSHG Logística	Credit Suisse	Suíça	1.400.000
XP LOG	Vórtx	Brasil	966.246
BTG Pactual Logística	BTG Pactual	Brasil	666.900
Bresco Logística	Oliveira Trust	Brasil	392.000

Quadro 1 – FIIs logísticos. **Fonte** – B3. Organização da autora.

Se pensarmos nos três momentos aqui descritos da urbanização diferencial e as suas relações com a expansão dos fundos logísticos temos que os movimentos concomitantes de implosão-explosão possibilitam esta dinâmica à medida que novas paisagens são operacionalizadas pelas redes globais, isto é, há a promoção e incorporação de áreas mais distantes pelos processos e redes da urbanização planetária. Junto a isso, no entanto, observamos uma concentração das unidades na Região Concentrada do país o que significa, conseqüentemente, uma maior centralização do poder em função do controle da distribuição e circulação.

A expansão do ambiente construído a partir da implementação dos empreendimentos geridos pelos fundos, por sua vez, significa uma maior necessidade por solo logístico. Isto nos leva ao segundo ponto. Tradicionalmente, a expansão urbana no Brasil é marcada pela transformação do solo rural em solo urbano a partir, por exemplo, da expansão do perímetro urbano e, por conseguinte, por uma forte atuação do poder público (CHATEL; SPOSITO, 2015). A divisão social do trabalho, nesta perspectiva, torna-se mais complexa à medida que a contradição campo-cidade agrega agora a logística como organizadora da expansão – dos galpões, das áreas urbanas e dos mercados consumidores. A urbanização a partir da ascensão do segmento logístico corrobora na transformação do uso do solo – e das funções das áreas -, da mesma forma que pode aprofundar eixos de especialização em razão da aglomeração dos empreendimentos e, conseqüentemente, da homogeneização e diferenciação das áreas.

Por fim, a ascensão da logística em associação aos mecanismos da financeirização mais do que significar as novas formas do capitalismo contemporâneo, aponta e aprofunda as crises do planejamento territorial iniciadas pós década de 1970. Para Santos (2014), o período atual é *per se* uma crise. Apropriando-nos disso, problematizamos que o planejamento, da forma como se dá contemporaneamente, também é *per se* uma crise. Isto porque ele [o planejamento] nos revela elementos da ascensão de governanças corporativas em que o limiar entre público e privado é tênue e corrobora para os processos de seletividade e diferenciação socioespacial. A produção capitalista do espaço constrange a dimensão social da vida cotidiana.

Assumimos a logística, portanto, não apenas nas dimensões técnicas, financeiras e nas suas resultantes espaciais, mas a partir da sua potencialidade como mediadora dos processos de urbanização em curso. Nesta direção, a logística como mediação envolve a mobilização de diferentes agentes e escalas para reorganizar e gerenciar tanto as aglomerações urbanas quanto o tecido mais amplo da urbanização extensiva.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos sobre urbanização diferencial trazem perspectivas teóricas e caminhos empíricos que se somam as hipóteses lefebvrianas sobre urbanização completa da sociedade. Apontamos aqui contornos do setor logístico brasileiro a partir dos FII que mostram que este segmento além de uma fronteira de investimento, compõem os novos conteúdos da urbanização contemporânea em que a distribuição e a circulação ganham peso na organização e planejamento dos espaços.

Ademais, a expansão do setor logístico a partir dos empreendimentos listados pelos portfólios dos FII e o incremento dos ambientes construídos voltados à circulação apontam para dois movimentos complementares: i) o binômio implosão-explosão produzindo um mosaico complexo tanto na reestruturação de áreas urbanas já tradicionais a partir da implementação dos condomínios financeirizados em grandes metrópoles, quanto na produção de novas paisagens operacionais a serem incorporadas pelas redes planetárias e; ii) privatização e espoliação dos ambientes construídos mediadas pela ascensão da logística também como elemento regulatório da contemporaneidade, uma vez que demanda de imbricações entre agentes públicos e privados e desenha novas arquiteturas institucionais e de poder.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRENNER, N. **Implosions-explosions: towards a study of planetary urbanization**. Berlin: Jovis 2014.
- BRENNER, N. Reestruturação, reescalamento e a questão urbana. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 33, pp. 198-220, 2013.
- BRENNER, N.; SCHMID, C. Towards a new epistemology of the urban? **City**, 19 (2-3), 2015.
- CAMPOS, P. A. A dinâmica imobiliária: elementos para o entendimento da espacialidade urbana. **Cadernos IPPUR**. Ano III, N. Especial, pp. 47-70, 1989.
- CHATEL, C.; SPOSITO, M. E. B. Forma e expansão urbana no Brasil: fatos e hipóteses: primeiros resultados do banco de dados Brasipolis. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 108-152, 2015.
- HARVEY, D. **Os limites do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- LEFEBVRE, H. **La revolución urbana**. Madrid: Alianza. 1976.
- LENCIONI, S. Condomínios industriais: um novo nicho dos negócios imobiliários. In: PEREIRA, P. C. X. (org.). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina**. São Paulo: FAU (USP), 2011, pp.185-197.



- MAGNANI, M; SANFELICI, D.; MUNIZ FILHO, G. Os investimentos dos fundos de pensão brasileiros no mercado imobiliário comercial: uma análise do portfólio imobiliário e seu padrão territorial. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 23, 2021.
- MAGNANI, M; SANFELICI, D. O e-commerce e os fundos imobiliários logísticos: estratégias de captura de rendas imobiliárias. **Caderno Metrôpoles**, São Paulo, v. 24, n. 53, pp. 173-198, 2022.
- MORCUENDE, A. Por trás das origens da fragmentação socioespacial. **Mercator**, 20, pp. 1-11, 2020.
- MORCUENDE. Diferenciación y fragmentación socioespacial: la contradicción campo-ciudad como teoría y como método. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, 25 (2), 2021.
- MORCUENDE, A.; LLOBERAS, D. Retail Apocalypse as a Differential Urbanisation Symptom? Analysis of Ground Floor Premises Evolution in Barcelona between 2016 and 2019. **Sustainability**, 14, 2022.
- OLIVEIRA, F. O surgimento do anti-valor: capital, força de trabalho e fundo público. **Novos estudos Cebrap**. São Paulo, N. 22, pp. 08-28, 1988.
- RAIMBAULT, N. Géographie logistique et Géographies urbaines : l'hypothèse de la déconnexion. **Travail-Emploi-Formation**. N. 12, pp. 101-127, 2015.
- RAIMBAULT, N. Ancrer le capital dans les flux logistiques: la financiarisation de l'immobilier logistique. **Économic Régionale et Urbaine**. (1), pp. 131-154, 2016.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 2014.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.
- YASSU, A. A reestruturação imobiliária e os arranjos escalares na (re)produção na metrópole: o caso de Cajamar/SP. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021.