

# FINANCEIRIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA: NOTAS E REFLEXÕES

**Bruno Moreira Riani Costa**

UNESP (Rio Claro) | bruno.riani@unesp.br

**Fabrizio Gallo**

UNESP (Rio Claro) | fabricio.gallo@unesp.br

---

## Sessão Temática 1: Produção do espaço urbano e regional

---

**Resumo:** A presente comunicação sumariza alguns dos pontos de nossa pesquisa em curso a respeito do processo de financeirização da infraestrutura. Em linhas gerais, mobilizamos categorias da economia política marxista para compreender como a infraestrutura, mais do que atuar como parte das condições gerais de produção, também pode constituir-se como meio de valorização, o que se dá mediante seu uso enquanto um tipo específico de capital fixo, o capital fixo de tipo autônomo e imobilizado, que entendemos corresponder a uma forma particular de valorização do espaço. Partindo desta discussão, abordamos como este tipo de valorização do espaço tem sua dinâmica intimamente entrelaçada à esfera das finanças. Isso especialmente nas últimas décadas, frente a um sensível acirramento da subordinação das dinâmicas dos investimentos em meio ambiente construído ao circuito financeiro.

**Palavras-chave:** valorização do espaço; infraestrutura; financeirização.

## THE FINANCIALIZATION OF INFRASTRUCTURE: NOTES AND REFLECTIONS

**Abstract:** *This communication summarizes some of the points of our ongoing research on the process of infrastructure financialization. Broadly speaking, we mobilize categories of Marxist political economy to understand how infrastructure, rather than acting as part of the general conditions of production, can also constitute itself as a means of valorization. This occurs through its use as a specific type of fixed capital, autonomous and immobilized fixed capital, which we understand to correspond to a particular form of spatial valorization. Starting from this discussion, we also address how this type of spatial valorization is intimately intertwined with the sphere of finance, especially in recent decades, given the significant intensification of the subordination of dynamics of investments in the built environment to the financial circuit.*

**Keywords:** *valorisation of space; infrastructure; financialization.*

## LA FINANCIARIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA: NOTAS Y REFLEXIONES

**Resumen:** *Esta comunicación resume algunos puntos de nuestra investigación en curso sobre el proceso de financiarización de la infraestructura. En términos generales, movilizamos categorías de la economía política marxista para comprender cómo la infraestructura, más que actuar como parte de las condiciones generales de producción, también puede constituirse como un medio de valorización. Esto ocurre a través de su uso como un tipo específico de capital fijo, el capital fijo autónomo e inmovilizado, que entendemos corresponde a una forma particular de valorización del espacio. Partiendo de esta discusión, también abordamos cómo este tipo de valorización del espacio está íntimamente entrelazado con la esfera de las finanzas, especialmente en las últimas décadas, dado el significativo aumento de la subordinación de las dinámicas de inversión en el medio ambiente construido al circuito financiero.*

**Palabras clave:** *valorización del espacio, infraestructura, financiarización.*

## INTRODUÇÃO

A presente comunicação sumariza alguns dos pontos de nossa pesquisa em curso a respeito do processo de financeirização da infraestrutura. Para tanto, vale dizer que recorreremos a discussões apresentadas em alguns de nossos artigos publicados sobre o tema (Costa, 2024, 2023, 2021a; 2021b), buscando aqui apresentá-las de maneira inédita em evento científico com o propósito de incitar debates e receber as considerações do foro qualificado composto pelos colegas participantes do XXI Encontro Nacional da ANPUR.

Em linhas gerais, mobilizamos categorias da economia política marxista para compreender como a infraestrutura, mais do que atuar como parte das condições gerais de produção, também pode constituir-se como meio de valorização, o que se dá mediante seu uso enquanto um tipo específico de capital fixo, o *capital fixo de tipo autônomo e imobilizado*, que entendemos corresponder a uma forma particular de valorização do espaço. Este enfoque dado à categoria de infraestrutura não exclui, conforme entendemos, outras leituras possíveis. Ao contrário: entendemos ser complementar a leituras como aquela que envolve o conceito de *macrossistema técnico* ou então aquela compreendida pelo termo *infraestrutura econômica*.

Conforme acepção empregada por Santos (2002, p. 177-178), macrossistemas técnicos são aqueles que realizam as pré-condições para o funcionamento de outros sistemas técnicos. Ainda: “os macrossistemas técnicos promovem grandes trabalhos (barragens, vias rápidas de transporte terrestre, aeroportos, telecomunicações etc.)” constituindo “o fundamento material das redes de poder”. O termo infraestrutura na economia, por sua vez, é em geral empregado para referir-se “essencialmente [a] um bem público de capital com a função de viabilizar a abertura e o desenvolvimento das atividades dos agentes econômicos” (TORRISI, 2009, p. 26). Em outras palavras, “para identificar a reunião [de] bens de capital vinculados à realização de necessidades sociais e econômicas próprias ao desenvolvimento” (AURÉLIO, 2017, p. 25).

A concepção de capital fixo imobilizado de tipo autônomo, por sua vez, enquanto categoria da economia política marxista, pode ajudar na compreensão de como este conjunto de fixos geográficos, mais do que atuar como parte das condições gerais de produção, também pode constituir-se ele próprio como meio de valorização. Neste sentido Harvey (2013, p. 307 e seg.) discute as particularidades do capital fixo de tipo autônomo que, diferentemente do capital fixo comum e fechado dentro de um processo produtivo específico, diz respeito às condições gerais de produção. É usado não apenas por um capitalista, mas em comum; e em regra não pertence a capitalistas individuais que usam este capital fixo, mas conforma justamente um empreendimento autônomo que extrai sua remuneração a partir de taxas cobradas pelo uso

do serviço. Isto posto, cabe também a distinção entre capital fixo e capital imóvel, visto que mesmo dentro da categoria de capital fixo autônomo há aqueles que são móveis (navios, empilhadeiras, locomotivas etc.) e aqueles que são imobilizados (ferrovias, rodovias, canais, hidrelétricas etc.) (HARVEY, 2013, p. 315).

Assim, explorando melhor essas diferentes caracterizações e discussões sobre o tema, pretendemos enriquecer nossa hipótese de que a este tipo de objetos geográficos têm sido atribuída uma nova função predominante alinhada aos desígnios da financeirização contemporânea, correspondendo possivelmente a uma forma específica de valorização do espaço.

## **INFRAESTRUTURA COMO TIPO ESPECÍFICO DE CAPITAL FIXO**

Dentro do quadro da economia política, “Infraestruturas são suportes, valores de uso, forma especial de capital fixo, plataformas etc. que proveem, quantitativa e qualitativamente, maiores e melhores bases materiais e imateriais à circulação de pessoas, de capitais, de informações etc. (Werner; Brandão, 2019, p. 288, grifo nosso)”. Aqui, vale notar, está mantida a percepção – comum à concepção geral de *infraestrutura econômica* e ao conceito de *macrossistema técnico* – de que a infraestrutura corresponde a uma base, um suporte às demais atividades e ações. Aqui, não obstante, destacamos sua compreensão como uma forma especial de capital fixo. Investigar esta formulação nos ajuda a entender melhor as funções econômicas assumidas por este tipo de objeto técnico dentro de um esquema teórico crítico.

Para tanto, retomamos elementos resultantes da compreensão do processo de *valorização*, discutida melhor alhures (Costa, 2024). Em especial, recuperamos 1) a ideia de que o capital enquanto contradição em processo tende à superprodução; ou seja: o capital a ser valorizado torna-se excedente em relação às oportunidades de sua aplicação rentável, e; 2) o esquema tripartite sugerido por Harvey (2020), que corresponderia à distribuição do capital entre diferentes circuitos econômicos, com o circuito secundário correspondendo aos investimentos em meio ambiente construído e desempenhando o papel de uma espécie de válvula de escape para o capital sobreacumulado, constituindo o que o autor denominou transposição de capital (*capital switching*).

Dito isto, valem algumas ressalvas. Em especial, levamos em consideração a visão daqueles que julgam haver certo determinismo na proposta de Harvey – como se a dinâmica dos investimentos em meio ambiente construído fosse um mero reflexo subordinado à sobreacumulação de capital industrial – e as dificuldades de comprovar empiricamente esta associação. Também, indicamos como a atual fase de financeirização, emergente a partir das

últimas décadas do século XX, adiciona novas determinações à dinâmica do meio ambiente construído, com o circuito financeiro – um quarto circuito do capital, no entender de Aalbers (2008) – passando a exercer papel central. Trataremos brevemente sobre este aspecto mais adiante nesta seção.

Isto posto, cabe delimitar aquilo que, dentro da já descrita abordagem de Harvey (2020) acerca do meio ambiente construído, é pertinente para a construção de nosso presente argumento. Principalmente, consideramos fundamental sua consideração do ambiente construído (circuito secundário) como arena fundamental de valorização do capital: mediante investimentos na construção de próteses espaciais (infraestruturas, reordenamento urbano, habitações etc.) encontra-se um mecanismo que dá vazão a somas de capital monetário que, do contrário, restariam ociosas. O longo prazo de maturação dos projetos, seus efeitos multiplicadores (como a possibilidade de estimular o consumo) e a abertura de novos horizontes espaciais para o circuito primário (ao conectar novos mercados) são características que enfatizam a importância do circuito secundário na totalidade da dinâmica capitalista. Vale destacar que em outras formulações sobre este mecanismo, Harvey (2013) lança mão do conceito de ajuste espaço-temporal (*spatiotemporal fix*), para reforçar justamente o papel dos investimentos no ambiente construído como solução parcial das crises de sobreacumulação.

Estas são considerações que podem ser feitas mesmo sem acatar sua sugestão de que há uma dependência restrita do circuito secundário em relação à produção industrial (associação da transposição às crises de superprodução). Sendo assim, do esquema de Harvey (2020) retemos sua ênfase na importância do ambiente construído como arena para valorização do capital. Recuperamos aqui seu modelo porque, dentre os investimentos do circuito secundário, há um tipo específico que corresponde ao foco da análise no presente trabalho, uma forma especial de capital fixo, que se trata do capital fixo de tipo autônomo – *fixed capital of an independente kind*, no original em inglês (Harvey, 1982, p. 226) – e imobilizado.

Como se sabe – vale dizer, são categorias que antecedem a própria obra marxiana (Gorender, 1996, p. 37) –, é considerado fixo o capital que transfere seu valor ao produto de maneira gradual e ao longo de várias rotações; é o caso de máquinas e equipamentos em geral. Contrapõe-se, assim, ao capital circulante, este inteiramente consumido ao longo de um ciclo do processo produtivo, como é o caso de insumos e matérias primas em geral. O capital fixo de tipo autônomo não escapa a esta definição: seu desgaste e transferência de valor ao produto que dele se vale ocorrem de maneira gradual.

A peculiaridade que lhe concede a qualificação de autônomo, entretanto, decorre do fato de que não está circunscrito a uma unidade produtiva em específico; antes, diz respeito às condições gerais de produção. Trata-se de um capital fixo que “não aparece como simples

instrumento de produção, mas como forma autônoma do capital, p. ex. na forma de ferrovias, canais, estradas, aquedutos, como capital incorporado à terra etc.” (Marx, 2011, p. 574).

Ou seja, diferentemente do capital fixo convencional, utilizado no processo produtivo de uma dada mercadoria por uma unidade produtiva específica, o capital fixo de tipo autônomo é usado não apenas por um capitalista, mas em comum; e em regra não pertence a capitalistas individuais que usam este capital fixo, mas conforma justamente um empreendimento independente que extrai sua remuneração a partir de taxas cobradas pelo uso do equipamento. Isto posto, cabe também a distinção entre capital fixo e capital imóvel, posto que mesmo dentro da categoria de capital fixo autônomo há aqueles que são móveis (navios, empilhadeiras, locomotivas etc.) e aqueles que são imobilizados (ferrovias, rodovias, canais, hidrelétricas etc.) (Harvey, 2013, p. 315).

Assim, podemos pensar que é o capital fixo de tipo autônomo e imobilizado o que melhor delimita o meio ambiente construído para a produção, referido anteriormente: estamos falando do capital fixo que compõe as condições gerais de produção, que não é propriedade dos capitalistas individuais que o utilizam para viabilizar sua produção, mas um empreendimento à parte, que aparece incorporado à terra. Neste sentido, lendo o mesmo Harvey (2013), Werner e Brandão (2019, p. 293), propõem a ideia de capital fixo do tipo infraestrutura: “é o capital fixo na forma de infraestrutura que se cristaliza em determinado espaço para permitir a fluidez do capital circulante e sua valorização”.

Naturalmente, pelas particularidades descritas, este capital fixo que assume a forma de infraestrutura econômica (e, entendemos ser lícito dizer, macrossistemas técnicos) realiza-se de maneira peculiar. Por não ser usado por um capitalista individual, sua valorização ocorre de maneira diferenciada. Assim, como já referido, a remuneração de um capital fixo autônomo costumeiramente decorre de taxas pagas pelos usuários; taxas estas correspondentes ao seu uso. Nas palavras do próprio Harvey (2013, p. 309): o capital do tipo infraestrutura não é vendido, mas emprestado.

Neste sentido, atua como um equivalente do capital monetário. Há um montante inicialmente aportado pelos responsáveis pelo empreendimento em infraestrutura. Uma vez inaugurado, seus proprietários são remunerados na medida em que há pagamentos, por parte de outrem, das taxas pelo uso do equipamento, estas taxas representando aos proprietários do equipamento o retorno sucessivo do valor adiantado acrescido de juro.

Ainda Harvey (2013) – sempre partindo dos Grundrisse (Marx, 2011) – destaca que outras especificidades deste tipo de capital fixo. No âmbito de sua realização, destaca as particularidades de sua exposição a riscos: está menos sujeito a desvalorizações advindas de mudanças tecnológicas, por se tratar de um setor em que há menos pressões competitivas

(Harvey, 2013). Por outro lado, está mais sujeito às desvalorizações derivadas do declínio de seu uso, que não é controlado pelo detentor deste capital (Harvey, 2013).

Assim, esta peculiaridade da realização do capital fixo de tipo autônomo indica a outra face do meio ambiente construído na dinâmica do capitalismo. De um lado, como já referido, desempenha um papel estabilizador ao permitir absorver grandes montantes do capital sobreacumulado em um investimento de longo prazo capaz de abrir novas fronteiras de investimentos. De outro, engessa este capital sobreacumulado ao fixá-lo em determinado ponto do território, que durante o longo prazo de sua realização está sujeito a desvalorizações bruscas, aumentando a instabilidade potencial do sistema. Trata-se dos dois sentidos do termo *fix* (do conceito *spatiotemporal fix*) em inglês: o de ser um conserto provisório para o capital sobreacumulado, e o de implicar em uma imobilização no espaço de uma aposta de longo prazo. A implicação espacial desta contradição é a de que o capital, devido ao seu movimento intrínseco, implica em reordenamentos espaciais como forma de absorção de recursos sobreacumulados e, ao mesmo tempo, este reordenamento ameaça a realização de valores já fixados alhures, embora não realizados, e que podem se desvalorizar frente à emergência destas novas fronteiras mais adequadas e atrativas ao investimento. Assim é que o mecanismo de ajuste espaço-temporal baseado em investimentos em capital fixo de tipo autônomo e imobilizado desempenha um papel ao mesmo tempo estabilizador e potencialmente desestabilizador na dinâmica econômica.

## **INFRAESTRUTURA E FINANÇA...**

Em relação à sua criação, uma outra característica deste tipo de capital fixo referida por Harvey (2013) é a de usualmente necessitar do acesso ao mercado financeiro e/ou mercado de crédito. Afinal, como colocado por Marx (2013, p. 703): “O mundo ainda careceria de ferrovias se tivesse de ter esperado até que a acumulação possibilitasse a alguns capitais individuais a construção de uma estrada de ferro.” Sendo assim, é a centralização permitida pelos mercados financeiro e/ou de crédito que viabiliza os investimentos em capital fixo do tipo infraestrutura, extremamente custosos e com prazos de maturação dilatados.

E é a partir destas especificidades – de realização e criação – do capital fixo de tipo autônomo e incorporado ao solo, que Harvey (2013; 2020) elabora suas relevantes e conhecidas contribuições acerca do ajuste espaço-temporal. Ou seja, estes investimentos no ambiente construído apresentam-se como alternativas para dar vazão ao capital sobreacumulado derivado das contradições internas ao capitalismo. E isto principalmente porque são investimentos capazes de absorver montantes elevados de recursos, possuem prazos longos

de maturação e podem abrir novas margens para a acumulação. Entretanto, ao mesmo tempo, esta solução paliativa para as crises capitalistas adiciona a elas mais uma dimensão

Isto posto, vale mencionar que nas últimas décadas tem ocorrido um sensível acirramento da subordinação das dinâmicas dos investimentos em meio ambiente construído ao circuito financeiro (Aalbers, 2008). Trata-se, assim, de uma consequência da financeirização contemporânea sobre a dinâmica dos objetos geográficos do tipo infraestrutura – sendo a financeirização entendida como um padrão sistêmico de riqueza, caracterizado pelo fato de que cada vez mais a lógica financeira preside a ação dos variados agentes econômicos (Braga, 1997). Assim, mesmo admitindo que esta imbricação entre sistemas de infraestrutura e o mercado financeiro não é exatamente inédita (Furlong, 2020), devemos estar atentos aos seus traços distintivos no período contemporâneo. Dentro deste quadro, há um conjunto de autores, dentre os quais destacam-se geógrafos e pesquisadores de estudos urbanos, que têm se ocupado com analisar prática e teoricamente a comumente denominada financeirização da infraestrutura.

De maneira geral, entende-se que cada vez mais há um movimento generalizado e global de avanço de agentes financeiros sobre o setor de infraestrutura (Lorrain, 2011; O'Neill, 2017). Neste contexto é que Furlong (2020) descreve processos de extração de riqueza (*wealth extraction*) baseados na conversão da infraestrutura em uma classe de ativos (*asset class*) como manifestações desta financeirização da infraestrutura. Nas palavras de O'Neill (2017, p. 177, tradução livre): “a infraestrutura transforma-se em um conjunto particular de ativos privados, cada qual com fluxos de receita atribuíveis e arranjos de gestão auto-interessados que buscam [...] maximizar o retorno sobre o investimento”. Ou seja, mais do que mero financiador dos projetos de infraestrutura, o sistema financeiro tem cada vez mais imposto sua lógica no gerenciamento e uso dos macrossistemas técnicos, que passam a ser tomados mais como ativos capazes de assegurar fluxos de renda para seus detentores do que equipamentos de uso público componentes das condições gerais de produção; implicando muitos casos em desdobramentos social e espacialmente desiguais (O'Brien; Pike, 2019).

Quanto à novidade deste processo, vale dizer o que testemunhamos não é apenas a privatização e/ou concessão de infraestruturas – prática comum no Brasil há décadas –, mas a transformação dos rendimentos destas infraestruturas em produtos financeiros (O'Neill, 2009, p. 186). Ou seja, opera-se de certa forma uma inversão: uma manifestação deste processo, por exemplo, é que em vez de construtoras contratarem os empréstimos para executar determinada operação de construção e manutenção de infraestrutura, em muitos

casos – e cada vez mais – observa-se investidores institucionais que subcontratam as construtoras para execução do contrato (Costa; Gallo, 2020).

Trata-se, assim, de uma consequência natural da financeirização – marcada pela generalização da lógica financeira para além do sistema financeiro propriamente dito (Braga, 1997) – sobre a dinâmica da infraestrutura e/ou dos macrossistemas técnicos, mobilizando diferentes agentes que no período contemporâneo passam a informar suas práticas pela lógica financeira. O'Brien e Pike (2019) também corroboram esta percepção ao indicar como a financeirização da infraestrutura deve ser analisada levando em conta a participação ativa de diferentes agentes e seus interesses, incluindo aí, além dos investidores institucionais, também os Estados em suas diferentes instâncias. Sendo assim, cada vez mais o enfoque dos agentes sociais em geral (tanto os agentes financeiros propriamente ditos quanto os Estados) à infraestrutura enfatiza seu caráter de potencial base de renda àqueles que detêm sua propriedade e/ou seus direitos de exploração.

E a utilização do termo renda no parágrafo acima não é fortuita: entendemos tratar-se de um conceito que permite uma análise complementar a este fenômeno. Christophers (2020) define renda em geral como a posse ou controle de ativos sob condições de competição limitada ou mesmo inexistente. Sendo assim, sistemas de infraestrutura econômica encaixam-se perfeitamente como ativos capazes de servir de base para ganhos rentistas (Christophers, 2020). Afinal, por requerer grandes investimentos e ser caracterizada pela longa duração, pela indivisibilidade técnica e pela alta relação capital-produto, além de corresponder a um tipo de consumo em geral não-rival e/ou não-excludente, a infraestrutura apresenta-se muitas vezes como possibilidade de monopólios naturais (Christophers, 2020).

Assim, somando a compreensão de Harvey (2013) sobre como o capital fixo de tipo imobilizado pode constituir-se ele mesmo uma arena para valorização à ideia de Christophers (2020) de que a infraestrutura pode constituir-se como monopólio natural, chega-se à conclusão de que um controlador de um sistema de infraestrutura pode auferir – além da remuneração correspondente ao valor adiantado para a construção do sistema de infraestrutura em questão com acréscimo de juro (Harvey, 2013) – uma renda relativa ao caráter monopólico do sistema que detém (Christophers, 2020). Mais que isso: como o juro pode ser visto como a renda auferida pelo detentor do dinheiro posto em circulação como capital monetário, as formas de rentismo calcadas na posse do dinheiro e de sistemas de infraestrutura aparecem entrelaçadas quando se trata de capital fixo de tipo autônomo e imobilizado.

Isto posto, destacamos que os investimentos em infraestrutura (definida como capital fixo de tipo autônomo imobilizado) constituem uma arena para a valorização. Vale ressaltar que a interpretação de Harvey (2020) acerca do circuito secundário abarca também outras

expressões do ambiente construído, incluindo notadamente a atividade imobiliária e de construção civil, que recebeu especial atenção em meio aos estudos urbanos. Assim, tanto o ambiente construído para consumo (habitações) quanto para produção (instalações e infraestrutura em geral) e aquele destinado a ambos (rodovias e ferrovias, por exemplo) constituem o referido circuito secundário. São todas formas correspondentes a valorização do espaço no sentido restrito; isto é: uma produção do espaço em que este se apresenta como a próprio base e objeto da valorização (Costa, 2024. Aqui, portanto, sem esquecer a existência de outras formas de valorização do espaço enfatizamos uma delas: a que se manifesta através do capital do tipo infraestrutura (Werner; Brandão, 2019), que corresponde às condições gerais de produção (Lamoso, 2009) e constitui um capital fixo autônomo e incorporado ao solo (Harvey, 2013).

Esta forma específica de valorização do espaço, se assim quisermos denominar o processo, corresponde a uma função que pode ser desempenhada pelos fixos geográficos componentes de macrossistemas técnicos e da infraestrutura econômica. Isto posto, é importante frisar que esta forma de valorização do capital, pelas suas especificidades aqui apresentadas, requer a constituição de um sistema de crédito capaz de centralizar o capital-dinheiro e direcioná-lo aos projetos de infraestrutura (Harvey, 2013).

### **...FINANÇA E INFRAESTRUTURA**

Um sistema de crédito tomado em sentido amplo (englobando os bancos e as bolsas de valores) pode ser compreendido como um circuito através do qual flui parcela da riqueza acumulada sob forma monetária, conectando a poupança dos agentes superavitários aos demandadores de empréstimos e permitindo o direcionamento do capital monetário ocioso para o consumo ou para a produção (Castro; Lessa, 1973). Isto posto, um papel importante que o sistema financeiro cumpre na economia capitalista é permitir o “ganho de tempo” (Singer, 2000, p. 29): uma unidade produtiva não precisa previamente acumular um montante de recursos equivalente ao investimento que deseja realizar — fosse assim, grandes investimentos em capital fixo seriam em grande medida inviabilizados —, mas simplesmente contratar empréstimos. Afinal, é o sistema financeiro que permite ao capital apresentar-se de forma “livre e líquida e, ao mesmo tempo, crescentemente centralizada. Apenas desta maneira pode fluir sem obstáculos para colher novas oportunidades de lucro” (Belluzzo, 2013, p. 88).

Entretanto, além destas funções de concentração e intermediação — e acoplada a elas — há um outro papel intrínseco desempenhado pelos sistemas financeiros em todas as economias capitalistas: permitir a valorização do capital no próprio circuito financeiro (Tavares, 1985, p. 109). Através deste circuito, o dinheiro transforma-se em um capital que pode se valorizar sob forma monetária, mesmo que permaneça externo ao processo produtivo propriamente

dito (Chesnais, 2010; Harvey, 2013). Mais precisamente, esta valorização decorre da remuneração pelo empréstimo do capital-dinheiro (tornando-se capital portador de juro) e/ou da detenção de títulos de propriedade, que dão direito a parcela do potencial mais-valor futuro extraído da companhia da qual se detêm o título (título este que presentifica um presumido mais-valor futuro e cujo valor de face pode seguir uma trajetória de valorização relativamente independente através de mercados secundários, conformando o chamado capital fictício) (Palludetto; Rossi, 2018).

Por mais que dele não participe diretamente, o capital financeiro não está descolado do circuito real da extração de mais-valor e, em última instância, dele depende (Belluzzo, 2013). Não haveria de ser diferente: como colocado por Marx (1985, p. 43, grifos nossos), “O capital industrial é o único modo de existência do capital em que não só a apropriação de mais-valia, ou, respectivamente, mais-produto, mas, ao mesmo tempo, também sua criação é função do capital.” Isso significa que a remuneração do capital financeiro se dá pela apropriação de mais valor criado na esfera da produção, sendo de fundamental importância a compreensão dos mecanismos de transferência de renda.

Vale aqui compartilhar o adendo de Pierre Salama (2022, p. 11), segundo o qual o crescimento das atividades financeiras não é, por natureza, parasitário. Isso porque, como já aludido, a finança tem uma face virtuosa dentro da dinâmica do desenvolvimento capitalista: justamente sua função de promover o financiamento às atividades produtivas. Por outro lado – segundo oportuna imagem à qual recorre Salama (2022, p. 11) –, como um Janus, a finança é bifronte: complementar à sua função virtuosa há sua face viciosa, que predomina sobre a virtuosa à medida em que o setor financeiro assume, no conjunto da economia da capitalista, primazia sobre o produtivo, acentuando sua dimensão predatória e parasitária.

Isto posto, adianta-se desde já que uma importante questão – a ser mais bem investigada doravante no âmbito da pesquisa que gerou as notas e reflexões suscitadas na presente comunicação – diz respeito a este duplo caráter da finança: ao mesmo tempo em que viabiliza e permite a alavancagem do desenvolvimento capitalista (através das mencionadas funções de centralização e intermediação dos excedentes), remunera-se de forma potencialmente parasitária ao apropriar parcelas do mais-valor gerado na esfera produtiva (através da função de valorizar o capital no circuito financeiro). Conquanto estas funções sejam indissociáveis — isto é: a finança só se remunera porque financia algo e só financia algo porque ao fazê-lo se remunera —, entendemos que é possível estimar sua função predominante em dada circunstância ao avaliar a forma como se relaciona com o restante da economia e sociedade. Exemplificado com termos próximos ao recorte deste trabalho: a finança tem sido mobilizada de modo a custear o investimento em infraestrutura pública de que o Brasil demanda? Ou são os ativos em infraestrutura que têm se transformado em substrato para uma valorização do

capital no circuito financeiro? Dito de maneira simplificada: há financiamento para a infraestrutura ou há infraestrutura para a finança?

## REFERÊNCIAS

AALBERS, Manual. B. The Financialization of Home and the Mortgage Market Crisis.

**Competition & Change**, Thousand Oaks (EUA), v. 12, n. 2, p.148–166, jun. 2008.

AURÉLIO, Bruno. **A exploração da infraestrutura aeroportuária no Brasil**: a Infraero e as concessões de serviço público. São Paulo: Contracorrente, 2017.

BELLUZZO, L. G. **O capital e suas metamorfoses**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

BRAGA, José Carlos de Souza. Financeirização global: o padrão sistêmico de riqueza do capitalismo contemporâneo. In: TAVARES, Maria da Conceição; FIORI, José Luís. (Orgs.).

**Poder e Dinheiro**: uma economia política da globalização. Rio de Janeiro: Vozes, 1997. p. 195-242.

CASTRO, A.; LESSA, C. **Introdução à economia**: uma abordagem estruturalista. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1973.

CHESNAIS, F. A proeminência da finança no seio do “capital em geral”, o capital fictício e o movimento contemporâneo de mundialização do capital. In: BRUNHOFF, S. de. et al. (Orgs.).

**A finança capitalista**. São Paulo: Alameda, 2010. p. 95-182.

CHRISTOPHERS, B. **Rentier Capitalism**: Who Owns the Economy, and Who Pays for It?.

Londres: Verso Books, 2020.

CHRISTOPHERS, Brett. **Rentier Capitalism**: Who Owns the Economy, and Who Pays for It?.

Londres: Verso Books, 2020.

COSTA, B. M. R. Fixos geográficos do tipo infraestrutura: macrossistemas técnicos e seu uso como forma de valorização. **GeoUerj**, Rio de Janeiro, v. 43, 2023.

COSTA, B. M. R. Forma valor e valorização do espaço: notas para um debate na geografia crítica. **GeoTextos**, v. 17, p. 13-36, 2021. (2021a) Disponível em:

<https://doi.org/10.9771/geo.v17i2.46438>.

COSTA, B. M. R. Mudanças no padrão brasileiro de financiamento à infraestrutura e suas

implicações territoriais. **Estudos Geográficos**, v. 19, p. 55-67, 2021. (2021b) Disponível em:

<https://doi.org/10.5016/estgeo.v19i1.16030>.

- COSTA, B. M. R. Value and valorisation of space: Notes for a debate on critical geography. **Antipode**, v. 56, n. 6,, 2024. DOI: 10.1111/anti.13043
- COSTA, B. M. R.; GALLO, F. Concessão rodoviária como plataforma de valorização financeira: expressão do uso corporativo do território. **Terra Livre**, v. 1, n. 54, p. 321-361, jan.-jun./2020.
- FURLONG, K. Geographies of infrastructure 1: economies. **Progress In Human Geography**, v. 44, n. 3, p. 572-582, 2019.
- HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HARVEY, David. **Os sentidos do mundo**: textos essenciais. São Paulo: Boitempo, 2020.
- HARVEY, David. **The Limits to Capital**. Oxford: Blackwell, 1982.
- LAMOSO, Lisandra Pereira. A infraestrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R.; LAMOSO, L. P.; MOURAO, P. F. C. (Orgs.) **Questões Nacionais e Regionais do Território Brasileiro**. 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008. p. 36-46.
- LORRAIN, D. La main discrète. **Revue Française de Science Politique**, v. 61, n. 6, p. 1097-1122, 2011.
- MARX, K. **O Capital**: crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MARX, K. **O Capital**: crítica da economia política. Livro Segundo: O processo de circulação do capital. São Paulo: Nova Cultural, 1985.
- MARX, Karl. **Grundrisse**. Manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 2011.
- O'BRIEN, P.; PIKE, A. 'Deal or no deal?' Governing urban infrastructure funding and financing in the UK City Deals. **Urban Studies**, v. 56, n. 7, p. 1448-1476, 2019.
- O'NEILL, P. Infrastructure Investment and the Management of Risk. In: CLARK, G.; DIXON, A.; MONK, A. (Orgs.) **Managing Financial Risks**: from global to local. Oxford: Oxford University Press, pp. 163-188, 2009.
- O'NEILL, P. Infrastructure's Contradictions. In: CRISTOPHERS, B.; LEYSHON, A.; MANN, G. **Money And Finance After The Crisis**, Nova Jersey: John Wiley & Sons Ltd, pp. 169-190, 2017.
- PALLUDETO, A. W. A.; ROSSI, P. **O capital fictício**: revisitando uma categoria controversa. Texto para Discussão (Unicamp – Instituto de Economia), n. 347, ago. 2018.

SALAMA, P. Prefácio I: da ambivalência da financeirização aos riscos sistêmicos. In: MARQUES, R.; CARDOSO, J. C. **Dominância financeira e privatização das finanças públicas no Brasil**. Brasília: Fonacate, 2022.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002. (Coleção Milton Santos; 1).

SINGER, P. **Para entender o mundo financeiro**. São Paulo: Editora Contexto, 2000.

TAVARES, M. da C. O sistema financeiro brasileiro e o ciclo de expansão recente. In: BELLUZZO, L. G. M.; COUTINHO, R. **Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise**. São Paulo: Brasiliense, 1983. v. 2, p. 107-138.

TORRISI, G. **Public infrastructure**: definition, classification and measurement issues. MPRA Paper 12990. 2009. University Library of Munich, Germany. Disponível em: <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/25850/>. Acesso em: 31 jan. 2022.

WERNER, D.; BRANDÃO, C. A. Infraestrutura e produção social do espaço: anotações sobre suas principais mediações teóricas. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. v. 15, n. 5, p. 287-301, dez. 2019.