

Nexos do neoextrativismo, da Logística, do planejamento neoliberal e a da financeirização da infraestrutura como uma armadilha da espacial dependente

Alexandre Yassu - UFABC

Tema 4. Políticas territoriales

Resumo

A reprimarização da economia brasileira combinada ao avanço da privatização e financeirização da infraestrutura, desde os anos 1990, têm promovido amplas transformações no espaço nacional. Se consolidam, nestas mutações, novas regiões, em novos processos de urbanização, explorando novas e velhas fronteiras. Neste trabalho, analisamos como o avanço político e econômico dos grupos neoextrativistas e do capital financeiro transformam o planejamento territorial e a provisão da infraestrutura, indicando novas formas de dependência e da urbanização latino americana.

Palavras chave: Urbanização, infraestrutura, financeirização, planejamento, neoextrativismo

Abstract

The re-primarization of the Brazilian economy, combined with the advance of privatization and the financialization of infrastructure since the 1990s, has brought about significant transformations in the national space. These changes have consolidated new regions and processes of urbanization, exploring both new and old frontiers. In this study, we analyze how the political and economic advances of neo-extractivist groups and financial capital are reshaping territorial planning and infrastructure provision, highlighting new forms of dependency and Latin American urbanization.

Keywords: Urbanization, infrastructure, financialization, planning, neo-extractivism.

Resumen

La reprimarización de la economía brasileña, combinada con el avance de la privatización y la financiarización de la infraestructura desde los años 1990, ha promovido

amplas transformaciones en el espacio nacional. Estas mutaciones consolidan nuevas regiones y procesos de urbanización, explorando tanto fronteras nuevas como antiguas. En este trabajo, analizamos cómo los avances políticos y económicos de los grupos neoextractivistas y del capital financiero transforman la planificación territorial y la provisión de infraestructura, señalando nuevas formas de dependencia y urbanización latinoamericana.

Palabras clave: Urbanización, infraestructura, financiarización, planificación, neoextractivismo.

Introdução

A reprimarização da economia brasileira, dos últimos 30 anos, está produzindo uma extensa transformação do espaço nacional. De outro lado, os avanços de variadas formas de gestão privada da infraestrutura, desde os anos 1990, têm transformado as formas de provisão da infraestrutura, na sua constituição como espaço de acumulação e na entrada de agentes financeiros globais. Neste trabalho, considero estes processos como eixos de novas formas de dependência que se manifestam em novas formas de urbanização. Assim, nosso objetivo aqui é traçar alguns vínculos entre a reprimarização, o planejamento e as transformações da infraestrutura como processos econômicos, políticos e espaciais, que dão novas formas a dependência e a urbanização latino americana.

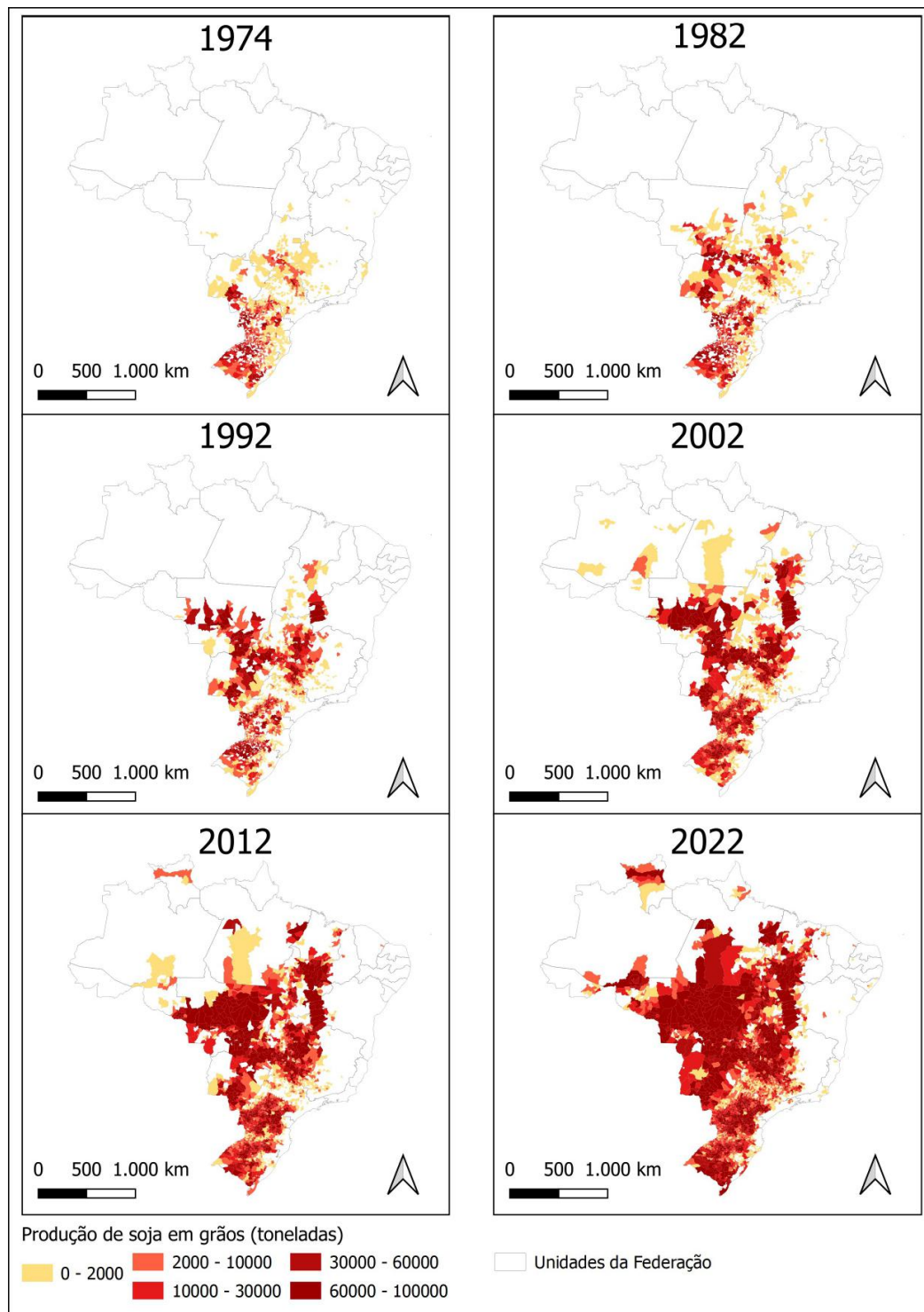
Muitos trabalhos buscaram compreender as particularidades da urbanização latinoamericana, principalmente, sobre as relações entre a urbanização e a industrialização, ao longo do séc. XX, na reestruturação espacial da economia colonial. Um processo de urbanização que combinou a intensificação da concentração de terras, expulsando o trabalhador do campo em direção às cidades, na constituição de uma força de trabalho industrial e de uma massa de excluídos (Oliveira, 2003). Dinâmica que gera uma rápida metropolização, com moradias precárias e enorme desigualdade socioespacial, traços característicos da urbanização latino americana. Aqui almejamos resgatar as relações entre a dependência e a urbanização, a partir de dinâmicas emergentes do capitalismo contemporâneo e o seu desenvolvimento geohistórico, desigual e combinado (Quijano, 1967).

No início dos 1980, novas dinâmicas protagonizadas pela reestruturação neoliberal financeira e produtiva, com arranjos flexíveis em cadeias produtivas globais (Harvey, 2014), estruturam uma nova divisão internacional do trabalho, onde as históricas hierarquias

política e econômica, produtivas/tecnológicas e monetárias entre países centrais e periféricos se reforça, constringendo os segundos a reprimarização (Althouse, Svartzman, 2022).

A partir dos anos 1990, o processo de reprimarização se intensifica, durante o *boom das commodities*, e passa a moldar os espaços nacionais, de forma acelerada, como no Brasil nos últimos 40 anos (Figura 1), por meio de grandes empreendimentos neoextrativistas e logísticos (Svampa, 2015). Um processo global de submissão do espaço, às cadeias produtivas globais, por meio da logística e com a centralidade das finanças, produzindo novas paisagens operativas, na periferia do capitalismo, em novas formas de urbanização extensiva (Brenner, 2018).

Figura 1 - Brasil: distribuição da produção de soja por municípios 1974-2022



Fonte: Sidra- IBGE, 2024 elaboração própria

A logística tem sido largamente abordada como novo requisito do capital na gestão e implantação das cadeias produtivas globais, em novas formas de controle do trabalho, da produção e dos territórios (Mezzadra, Neilson, 2017). Desse modo, emergem novas formas de planejamento visando gerir e conectar espaços específicos aos circuitos globais de

acumulação. Aqui neste trabalho, agrego a isto a financeirização da infraestrutura, articulação ainda pouco explorada.

Levando em consideração tais dinâmicas, meu objetivo é entender como a articulação entre Estado, planejamento, infraestrutura, na emergência da logística global e do neoextrativismo, configura-se como um novo eixo da urbanização latino americana. Nossa hipótese é que os constrangimentos decorrentes desta articulação produzem, simultaneamente, uma nova manifestação espacial e novos mecanismos de reprodução da dependência. Uma armadilha espacial que aprisiona o país num caminho único de desenvolvimento, drenando os parques investimentos, no contexto da austeridade, para espaços competitivos e rentáveis, ou seja, os arranjos espaciais relacionados à expansão do neoextrativismo.

Para o desenvolvimento deste trabalho faço uma revisão teórica a respeito da relação entre Estado, dependência, logística, finanças e infraestrutura, além disso, analiso regulações, planos, projetos e parcerias implantados no Brasil nos últimos 30 anos no âmbito do planejamento e das transformações na provisão de infraestrutura.

O trabalho se organiza em três partes, além desta introdução e dos apontamentos finais, uma primeira, teórica, dividida em três, sobre dimensões da urbanização dependente, sobre as transformações do Planejamento e do Estado e sobre o processo de financeirização da infraestrutura. A segunda parte do texto traça uma linha do tempo das transformações do planejamento do desenvolvimento brasileiro após a abertura política nos anos 1980, centrando nos aspectos que consolidaram a centralidade da logística como eixo central. Na terceira parte trago uma linha do tempo das diversas camadas de financeirização da infraestrutura no Brasil.

1. As novas dinâmicas da dependência latino americana e a urbanização latino americana

Ao longo do século XX na América Latina a busca pela compreensão das particularidades do desenvolvimento dos países do continente, marcados por crises, desigualdades e dependência tecnológica e econômica geraram diversas teses, como a do

subdesenvolvimento, da dependência, das relações centro-periferia, formuladas fora do continente, mas, todas inspiradas nas formulações do início do séc. XX sobre o imperialismo. Apesar de grandes diferenças elas dialogam ao criticar uma visão etapista do desenvolvimento econômico e social, concluindo que a condição destes países é parte do desenvolvimento geohistórico, desigual e combinado, do capitalismo, uma condição perene, mas, que altera suas dinâmicas no decurso da história.

Elementos centrais destas teses são as variadas formas de transferência de riqueza da periferia em direção ao centro, e as formas de bloqueio ao desenvolvimento cristalizadas nas hierarquias tecnológicas e monetárias, estruturadas em trocas desiguais. Países periféricos exportam produtos de baixo conteúdo tecnológico e importam produtos de alta tecnologia. Atualmente tal processo se renova em uma dependência 4.0 (Paulani, 2022), em novos mecanismos financeiros, patentes, royalties etc, estreitando cada vez mais os caminhos de desenvolvimento autônomo.

Neste trabalho me alinho à teoria marxista da dependência (Marini, 1977) que destaca, além das dimensões apontadas acima, a superexploração do trabalho como mecanismo central na transferência de riqueza. A superexploração visa repor uma parte do excedente transferido pelo capitalista nacional para os capitais internacionais. Esta superexploração se dá diretamente nas variadas formas de precarização do trabalho, sub-remuneração, extensão da jornada etc, mas, principalmente, indiretamente, na conversão do fundo de salários (habitação, saneamento e outros serviços base da reprodução da força de trabalho) em fundo de acumulação. Ou seja, nesta conversão o Estado desloca para os setores populares a produção dos bens relacionados ao fundo salarial, uma urbanização popular (Pírez, 2015), como as moradias e os bairros autoconstruídos (favelas) com enorme déficit de infraestrutura e serviços.

A partir da compreensão da urbanização capitalista como processo metabólico que combina a adequação de uma porção de território por meio da construção e do estabelecimento de arranjos construtivos, de formas de propriedade e de redes de infraestrutura, aos fluxos e dinâmicas da reprodução ampliada do capital, da população, do sistema jurídico, político e ideológico (Pírez, 2015, Brenner, 2018). A urbanização capitalista, neste sentido, é entendida como processo que combina fixos e fluxos, produzindo arranjos específicos para reprodução do capital em diferentes contextos, assim, a urbanização como processo não possui uma morfologia específica, mas manifesta-se nas cidades e nas metrópoles como espaços de urbanização concentrada, mas, também, em formas de urbanização extensiva (Montemor, XXX; Brenner, XXX), como em zonas de

extração de recursos naturais (agricultura, pesca, mineração, abastecimento de água, geração de energia, etc), e zonas de descarte.

O período de urbanização sob dominância da industrialização teve as características intrametropolitanas citadas acima, nos espaços nacionais ocorria a reestruturação da antiga economia colonial, adaptando e conectando os espaços regionais às demandas industriais das multinacionais dos países centrais, para a integração produtiva e a formação de um mercado nacional. Hoje, como emergência neoliberal, financeira, neoextrativista e logística impactam nas sociedades dependentes, em desindustrialização e reprimarização, como o Brasil? Quais as características e as dinâmicas da urbanização latino americana vinculada a estes processos?

Se no período desenvolvimentista de industrialização nacional a dependência se manifestava, através da superexploração, num padrão precário de urbanização das cidades e metrópoles, e do ponto de vista regional, num padrão desigual e concentrado em metrópoles industriais, como São Paulo, que articulavam o domínio das matrizes das multinacionais nos países centrais, as periferias internas, na exploração diferencial do trabalho e da natureza. O contexto contemporâneo de neoliberalização financeira, marcado pelo planejamento fragmentado de promoção global de zonas competitivas conectadas às cadeias globais de valor. Nos países periféricos e dependentes, a contemporaneidade patenteia-se no neoextrativismo, como vetor de reprimarização das economias, um padrão de reprodução do capital que demanda novas adaptações no espaço, com papel relevante do Estado, principalmente, na implantação de grandes projetos de infraestruturas logísticas, em corredores de exportação. Portanto, se no ciclo de industrialização a urbanização dependente foi marcada por uma precariedade intraurbana, pela conversão do fundo salarial em fundo de acumulação como base da superexploração do trabalho, no contexto regional, foi uma urbanização marcada por redes de integração produtiva e do mercado, no atual contexto neoextrativista, a urbanização dependente é marcada por um declínio das metrópoles, outrora urbanizadas, e ascensão de zonas de extração agrícola e mineral, com centralidade das infraestruturas logísticas, em corredores de exportação. Dessa perspectiva, a nova urbanização dependente, aqui abordada, tem como traço a fragmentação nacional e a integração global.

Nosso trabalho busca destacar o planejamento territorial e as transformações na provisão da infraestrutura, no contexto da financeirização, como dimensões emergentes de novas formas de dependência que tem produzido uma reestruturação do espaço nacional em novas formas de urbanização que favorece os setores neoextrativistas, no caso brasileiro, principalmente no avanço dos projetos logísticos do Arco Norte.

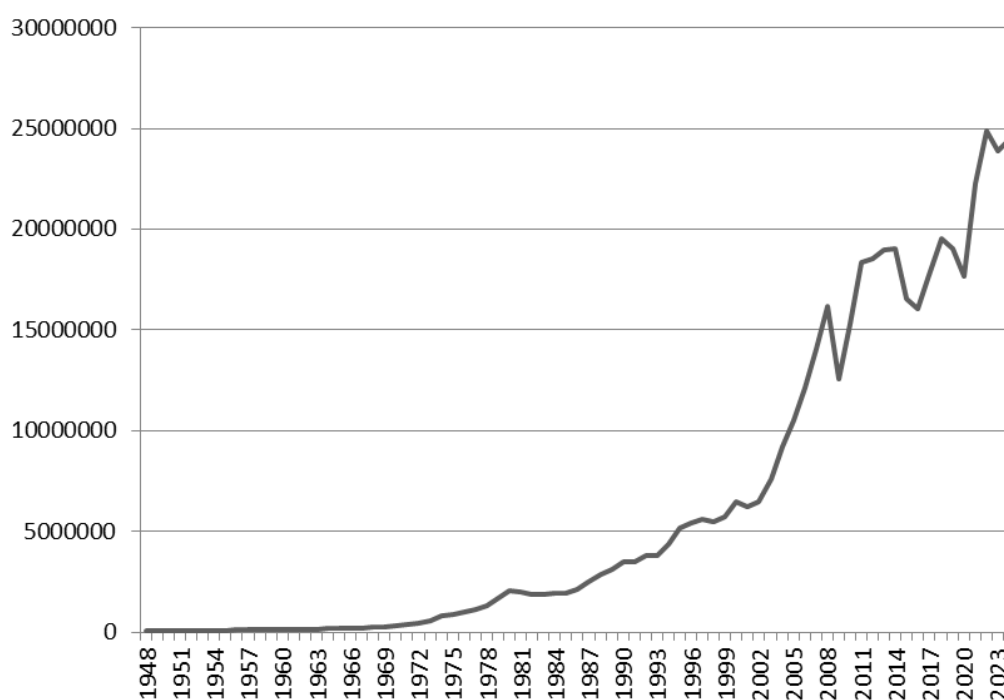
1.1 *Reescalonamento do Estado: inserção competitiva e racionalidade logística*

A reestruturação geográfica do capitalismo é um processo histórico-estrutural, seu ciclo mais recente resulta da articulação entre a financeirização e a neoliberalização do Estado. Ambos processos emergem como formas do capital contornar a crise do regime fordista keynesiano de acumulação, regulação e organização das economias dos países centrais. Esta crise do capital aparece como crise do Estado, e como solução mágica a sua diminuição e retirada da economia, para o restabelecimento do mercado como único capaz de promover a alocação de recursos de forma “eficaz”. Entretanto, o que se vê nos últimos 50, com a imposição de um mantra de austeridade fiscal e privatização, não é a redução do Estado, mas, o seu reescalonamento e reestruturação no sentido de mudar a sua forma de organização e intervenção territorial, ou seja, ele passa a sustentar mais diretamente as atividades corporativas, desfazendo-se de compromissos sociais amplos e abandonando o planejamento integral da economia em prol de recortes específicos do espaço nacional, visando promover a conectividade logística, para inseri-los de forma competitiva nas cadeias globais de valor (Brenner, 2018) e, também, abrindo novos espaços de acumulação ao capital financeiro, como a financeirização da infraestrutura (O’Neill, 2013).

A neoliberalização das economias abre espaço para a realização do chamado investimento estrangeiro direto (IED) e aquisições de empresas privadas, estatais e outros bens públicos, na diversificação, criação e expansão de mercados, para setores consolidados e novos negócios. Assim, a neoliberalização financeira, de um lado, abre espaço para a criação e apropriação de uma série de ativos decorrentes do desmonte e da mercantilização dos serviços e dos bens públicos, do Estado Fordista-Keynesiano nos países do norte Atlântico ou Desenvolvimentista nos países latino-americanos; de outro lado, através da liberalização financeira e comercial, viabiliza a realocação e dispersão da atividade produtiva através de novas filiais, e em fusões e aquisições de empresas regionais, comandada pelos grupos econômicos, sob a lógica financeira de externalização de riscos, redução de custos de transação, principalmente, da responsabilidade sobre o trabalho e o meio ambiente. “A financeirização aumentou a terceirização e a padronização dos processos de trabalho, o controle de gestão financeira e de curto prazo dentro das empresas, e o ceticismo entre os trabalhadores do chão de fábrica.” (Graafland, Kraus, Strömsten, 2021; p. XX).

Neste contexto, a neoliberalização, como processo que conduz transformações nos espaços econômicos nacionais, realiza globalmente o projeto das grandes corporações globais, na fuga da crise, dos conflitos capital-trabalho e da busca por redução dos custos na produção para aumentar os retornos de curto-prazo, desejo dos acionistas. O desenvolvimento deste projeto que teve como uma de suas bases do GAAT, em 1948, acordo visando a redução de tarifas e barreiras comerciais, facilitação do comércio internacional, ainda no contexto do domínio do padrão industrial de acumulação, mas já em sua fase monopolista, para expandir os mercados. Após das crises do petróleo no início de 1970, a quebra de Bretton Woods e o advento da financeirização, este processo termina por reorganizar a produção, adaptando espaços para o estabelecimento das cadeias globais de valor, dinâmica que expande exponencialmente as transações globais nos últimos 30 anos (Suwandi, Jonna, Foster, 2019).

Gráfico 1- Comércio global (exportação) (milhões de US\$)



Fonte: OMC data, elaboração própria

A dispersão da produção sob a financeirização neoliberal, demanda novas formas de planejamento territorial mais fragmentado, na promoção de espaços competitivos como zonas econômicas especiais, operações urbanas, corredores logísticos entre outras. Aqui

destacamos a logística. Diante das novas dinâmicas capitalistas em razão de suas crises, os gestores ampliam suas estratégias de acumulação para as esferas de circulação e de distribuição, focando na redução de custos e na aceleração do tempo de rotação do capital. A logística emergiu assim como uma nova indústria global e campo técnico-científico, integrando engenharia, TI e administração para gerir o fluxo de bens e informações. A análise total de custos ampliou o escopo contábil, integrando produção, circulação e distribuição, o que fez com que as operações logísticas incorporassem um vasto leque de atividades, tornando-se quase indistinguíveis da gestão da cadeia de suprimentos.

Para além dessa dimensão técnica, a logística desenvolveu-se também como um campo crítico nas ciências sociais. Este campo analisa a sua relação com a política, o poder, o controle e a formatação de territórios e da vida social, surgindo de estudos sobre geografia dos transportes, conflitos de infraestrutura e novas formas de ação política.

A gênese da logística corporativa, contudo, não é civil, mas militar, uma "arte militar" com raízes que atravessam a história de guerras e impérios. Ao longo do século XX, com o avanço das TIC e do transporte, a logística migrou da esfera militar para a corporativa. Nas últimas cinco décadas, uma "revolução logística" — marcada pelo container, sistemas analíticos e a interligação com a computação — estabeleceu-a como pilar da produção globalizada, deslocando o foco da redução de custos para a maximização do lucro.

Deste modo, este complexo sistema de governança tornou-se fundamental para o capital contornar crises e reestruturar a acumulação em escala global. Permitiu a conquista de novos espaços e a criação de novos mercados, mas também a destruição, exploração e extração de riquezas de diversas formações socioeconômicas e ambientais. Fundamentada na expansão e no controle, a logística renova as dinâmicas imperialistas que historicamente estruturam a economia global, produzindo novas territorialidades e fronteiras.

A logística, então, ao estabelecer-se como centro operacional do capital, uma forma de poder político e econômico para efetivação das estratégias de acumulação, através da coordenação e garantia dos fluxos de capital, mercadorias e força de trabalho, produz novas espacialidades. Um novo direcionamento do planejamento do desenvolvimento, em novas coalizões e formas de organizar os recursos e fluxos voltadas para fora.

Criam-se estes espaços através de novos aparatos regulatórios, na destruição criativa dos arranjos regulatórios anteriores, visando ampliar as formas de controle dos agentes globais em recortes espaciais subnacionais. A fragmentação termina por estabelecer espaços de exceção, onde a lógica privada impõe-se, constituindo uma "soberania corporativa"(Mezzadra, Neilson, 2017). Portanto, estabelece-se aí um conflito, do privilégio

da integração global, como totalidade econômica e política, em detrimento da articulação e coesão econômica do espaço nacional, tensionando a própria espacialidade estatal, uma ameaça à soberania em si, pela imposição da exclusividade, exceção e integração corporativa global (Mezzadra, Neilson, 2017; Pacheco, 1998). Isso tende a criar formas de controle sobre o território que vão orientar cada vez mais os modos de desenvolvimento dos países na periferia (condição dependente), que, em contexto de austeridade e busca de investimentos dentro das hierarquias financeiras, aprisiona as possibilidades de proteção e desenvolvimento autônomo, uma armadilha espacial.

1.2 A transformação da infraestrutura e o imperativo tecnocrático-rentista

A financeirização contemporânea da infraestrutura é antes de mais nada a constituição do setor de infraestrutura como um segmento de acumulação capitalista, um negócio, portanto pressupõe a sua mercantilização na sua transformação em formas de propriedade privada. Desse modo, o avanço da sua mercantilização na financeirização representa uma mudança significativa na forma como a infraestrutura é concebida e operada (Pryke, Allen, 2019). Tradicionalmente, a infraestrutura era vista como um componente vital para a produção e circulação de mercadorias. No entanto, nos dias de hoje, ela é cada vez mais tratada como uma mercadoria em si sendo progressivamente transformada em um ativo que integra os circuitos financeiros globais.

Neste contexto, por um lado, a infraestrutura é vista como um capital fixo, caracterizado pela rigidez e longo tempo de amortização. Por outro lado, a privatização inicia um processo de fragmentação da infraestrutura, ao conceder ao privado os trechos mais rentáveis, intensificando formas de diferenciação e desigualdade espacial. O capital financeiro busca dar liquidez a rigidez deste monopólio público da infraestrutura, criando novas formas de propriedade (Fine, Bayliss, Robertson, 2016), uma nova fragmentação da infraestrutura, não só territorialmente, mas em produtos financeiros.

Ben Fine (2016) analisa a financeirização do saneamento e da habitação na Inglaterra. Ele "problematiza" esse processo, mostrando que ele não é imediato, mas sim gradual. Para isso, usa o conceito de "sistemas de provisão". O autor argumenta que a mercantilização da infraestrutura via privatização – transformá-la em mercadoria – é um pressuposto para que ela entre nos circuitos financeiros.

O empacotamento da infraestrutura em produtos financeiros, ou seja, títulos, é acompanhado de técnicas de modelagens financeiras e de avaliação do risco, que

tornam-se centrais na concepção e implementação de projetos de infraestrutura (O'Neill, 2013), promovendo a reorganização das estruturas corporativas e das técnicas do setor. A emissão destes títulos no mercado de capitais transforma as formas de funding e financiamento que servem para subsidiar não apenas novos projetos, mas, também, a manutenção e gestão das infraestruturas existentes.

Codificados em parâmetros e métricas para comparação com outros ativos, os títulos operam uma homogeneização da especificidade de uma infraestrutura para sua transformação em ativo passível de comparação. Nessa homogeneização e comparação os atributos financeiros são priorizados, enquanto outras dimensões sociais e econômicas são deixadas de lado em nome da rentabilidade e da liquidez. Assim, a atratividade do título se torna central no financiamento de determinada infraestrutura, outorgando a este um poder de decisão, baseado na atratividade financeira, que envolve rentabilidade, liquidez e gestão do risco, e não em outros elementos de decisão de caráter socio-econômicos para implantação da infraestrutura.

A entrada de agentes privados transforma as formas de financiamento, que passam a depender do mercado de capitais. Esses recursos não financiam apenas a construção ou aquisição de infraestruturas, mas também subsidiam sua manutenção e gestão operacional (créditos para projetos novos, "greenfield", e para reformas, "brownfield"). Surge, assim, um novo arranjo repleto de taxas, tarifas, securitizações de contratos e mecanismos de garantia, muitas vezes com isenções fiscais. Esse sistema inaugura novas formas de expropriação do fundo público, transferindo riqueza para capitais financeiros e produzindo uma distribuição desigual das infraestruturas no espaço. Esses mecanismos podem ser vistos como "fronteiras internas", exploradas pela destruição criativa dos arranjos anteriores para estabelecer um verdadeiro "extrativismo financeiro".

A literatura recente destaca impactos espaciais desse processo. A financeirização fragmenta a provisão de infraestruturas, transformando-as em ativos de propriedade de agentes globais. Isso cria relações topológicas onde os proprietários, distantes do local de uso, extraem renda desse espaço, descolando a decisão da realidade local. Reproduzem-se, assim, hierarquias globais: de um lado, centros de decisão e concentração de riqueza; de outro, centros de extração dessa riqueza financeira. A lógica de previsibilidade e controle de riscos define um "funcionamento ótimo" do ponto de vista financeiro, determinando quais fluxos (de pessoas, mercadorias) são desejáveis e quais não são no território.

O Estado desempenha um papel crucial na normatização e criação desses novos tipos de propriedade e dos mercados para eles (Andreucci et al, 2017). Esses novos

arranjos resultam em uma série de taxas, tarifas e mecanismos de garantia financeira, que criam novas formas expropriação do fundo público em favor dos capitais financeiros.

A constituição de novas verticalidades multiescalares, na infraestrutura financeirizada, ao engendrar relações desiguais e hierárquicas entre os territórios e os proprietários que extraem renda desses espaços, geram impactos sócio ambientais e espaciais significativos, estabelecendo e manipulando fronteiras, no controle dos fluxos, pessoas e territórios desejáveis ou não, na modelagem financeira. Novas topologia de agentes se estabelecem numa governança antidemocrática, já que agentes distantes, não escolhidos pela população, tomam decisões sobre a provisão, gestão e acesso às infraestruturas (Torrance, 2008), criando uma tensão na soberania , local, regional e nacional, que aqui abordo como uma nova dimensão da dependência.

Em resumo, o avanço dos imperativo das finanças nas decisões sobre qual infraestrutura deve ou não ser implementada, num contexto de austeridade total, tende a nos aprisionar sob as escolhas “tecnocrático-rentista” e curto prazista dos agentes financeiros, nos colocando em armadilhas espaciais dependentes, impedindo outras possibilidades de desenvolvimento, em outras demandas por provisão de infraestrutura.

2. A transformação do planejamento e a consolidação da agenda logística neoextrativista

Após longo período de vigência do chamado Estado Desenvolvimentista, centrado em políticas de industrialização, se inicia uma transição que vai do II PND, em 1975, até o fim dos anos 1980 marcada pela *interrupção* da ação estatal para integração produtiva, polarizada na metrópole de São Paulo, e pelo *início* de um *ajuste exportador*, que se dá no fomento aos setores primários exportadores, notadamente nas regiões Centro Oeste e Norte do país (Pacheco, 1998, Araújo,1997).

Pacheco, em sua tese, “Fragmentação da Nação” (1998), explorou novas dimensões da questão regional brasileira, argumentando que a partir da intensificação da globalização, nos anos 1980, estão em curso novas dinâmicas na espacialidade da economia nacional, notadamente, as transformações da organização corporativa globalizada, a nova agenda de gestão macro-econômica, as formas planejamento competitivo e de concepção das redes de infraestrutura. A partir desses eixos o autor identifica que estaria em curso a interrupção do processo de desconcentração industrial, calcada em formas de complementaridade e

integração produtiva, e a inauguração de um novo momento de estabelecimento de enclaves competitivos voltados à exportação de produtos primários, promovendo a progressiva destruição de certa solidariedade e articulação territorial produtiva e comercial construída ao longo de 50 anos de industrialização. A destruição destes laços constituiria, na tese do autor, uma tendência à fragmentação da nação. Araújo (1997) numa crítica a agenda neoliberal do governo F.H.C., principalmente a abertura econômica, as privatizações e o planejamento territorial, fala numa “desintegração competitiva” (Araújo, 1997) do espaço nacional. Cano (2011) reforça que a fragmentação da economia nacional estaria ocorrendo tanto na dimensão produtiva, na quebra de encadeamentos industriais intersetoriais e interregionais, em diálogo com Pacheco, como pela

sobredeterminação que as novas exportações causavam a grande parte da periferia nacional. [...] [A fragmentação] se continuada e aprofundada, causaria, a longo prazo, um sério debilitamento na ordenação do desenvolvimento nacional e regional do país, estrangendo, inclusive, suas tomadas de decisões. (grifo nosso, p.40).

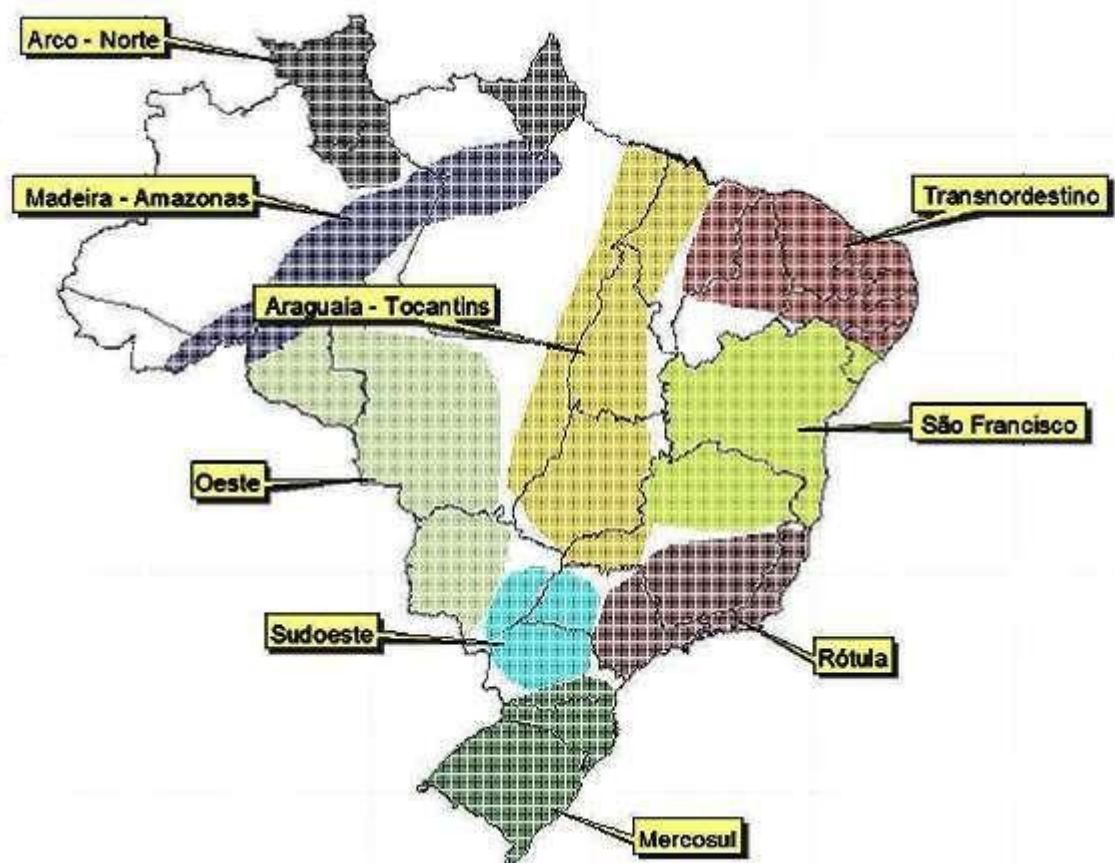
Nos anos 1990, após a abertura política e a Constituição Federal de 1988, os governos de Fernando Collor e, principalmente, de Fernando Henrique Cardoso (FHC), são marcados pela ampla neoliberalização do Estado e da economia, com destaque para a privatização de empresas públicas e a criação de novas formas de gestão privada da infraestrutura. Esta guinada neoliberal é um marco para os propósitos deste trabalho, com os Eixos de Integração Nacional e Desenvolvimento (ENID's) que são centro do novo planejamento do desenvolvimento de FHC em 1994, oficializadas no Plano Plurianual de 1996-1999.

A proposta dos ENID's, segundo Galvão e Brandão (2003), recoloca o debate sobre a espacialidade do desenvolvimento brasileiro, embalado por um novo momento de “ilusões de mudança” na agenda de globalização e na política econômica com a estabilização monetária do plano Real.

Planos estruturados em eixos e no desenvolvimento articulado ao transporte, não eram uma novidade e permeiam a história do planejamento. Os ENID's do governo FHC, particularmente, tem como influência direta o documento “Infra-Estrutura para o Desenvolvimento Sustentado e Integração da América Latina”, de autoria da equipe de Eliezer Batista, gestor da Cia. Vale do Rio Doce e Ministro da Secretaria de Assuntos

Estratégicos da Presidência da República - SAE - no governo Itamar Franco. Proposta que tem a logística para conexão dos centros de produção de commodities, agrícolas e minerais, aos mercados globais, como elemento central. O plano representa uma mudança em relação aos paradigmas anteriores de um Estado indutor, desenvolvimentista, para um modelo com maior protagonismo do mercado, com essa fundamentação a proposta dos eixos teve “eco político” [...] assentada nas idéias de logística, competitividade e redução do ‘custo Brasil’ associada a grandes obras de infra-estrutura.” (Galvão, Brandão, 2003, p.11).

Figura 2- Mapa dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento do Consórcio Brasileira



Fonte: Consórcio Brasileira apud Galvão e Brandão, 2003

O detalhamento da proposta dos ENID's é feito pelo Consórcio Brasileira, formado pelas consultorias multinacionais Booz Allen & Hamilton, Bechtel International e ABN Amro Bank. O Edital procurava abertamente propor uma *nova geografia* através de 12 eixos. A proposta do consórcio consolida 9 eixos com potencial competitivo (figura 02), constituídos

a partir da identificação de setores dinâmicos e especializados, e apontando as oportunidades de investimentos para o setor privado.

Entretanto, como aponta Galvão e Brandão o material possui “imprecisões conceituais e variações significativas em termos dos critérios espaciais” (2003, p.13), assim pouco abordam como estas intervenções lidam com as complexidades do território, como a desigualdade, as regiões isoladas e estagnadas etc. Centrada nos corredores, os territórios apenas aparecem como zonas de influência, um apagamento do território e sua diversidade cultural, social e histórica. Além disso, orienta-se pela demanda imediata, na potencialização dos espaços dinâmicos e seus fluxos, não oferecendo horizontes para desenvolvimento de novas estruturas produtivas. Neste sentido, o novo plano, é alinhado à agenda neoliberal de competitividade e conectividade, um reforço às estratégias territoriais corporativas especializadas de acoplamento as cadeias globais de valor, fundamentalmente através logística, para o escoamento de commodities minerais e agrícolas.

O plano também mobiliza um maior protagonismo do setor privado através de novas formas de gestão privada da infraestrutura, que no Brasil surgem do processo de privatização e da criação da Lei das Concessões, de 1995, que permitiu ao ente privado a implantação e gestão de serviços públicos e infraestruturas. Orientado ao mercado, o plano aparece como um portfolio de projetos atrativos para investimento privado nesse novo mercado de infraestrutura. O maior poder do ente privado na gestão da infraestrutura e na elaboração do planejamento, agora mais fragmentado na promoção de recortes competitivos orientados ao mercado global com grande peso da logística, formam uma nova agenda do desenvolvimento nacional.

Apesar das mudanças do novo governo do presidente Lula da Silva em 2003, do Partido dos Trabalhadores, a racionalidade logística da conectividade como planejamento do desenvolvimento se consolidou no período. Em 2007 são lançados o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), o Plano Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) de investimento em infraestrutura econômica e social.

O PNLT foi desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, através do Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN), em cooperação com o Ministério da Defesa, ele tem como objetivo a reorganização do planejamento e gestão dos transportes, incorporando uma série de bases de dados sócio-econômicos para esta gestão. Um segundo objetivo diz respeito aos custos logísticos, através de estudos de origem/destino, caracterização dos fluxos, para otimização e racionalização dos custos operacionais nas diversas modalidades de transporte, visando a sua integração e multimodalidade, que em

função de arranjos ministeriais e reformas havia se fragmentado. Como um terceiro objetivo ele pretende o equilíbrio da matriz logística nacional, concentrada no modal rodoviário, procurando expandir o modal hidroviário e ferroviário. Como produto final ele define um portfólio que visa dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura de transportes. Gerando subsídios para os PPA's 2008-2011, das primeiras indicações de investimentos para o PPA 2012-2015, e dos ensaios de organização dos PPA's seguintes até 2023, quando se atinge o horizonte dos estudos sócio-econômicos elaborados no Plano.

O PNDR, elaborado no Ministério da Integração, e instituído pelo Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007, é um plano do governo federal que busca reduzir as desigualdades regionais e sociais, visando o crescimento econômico, a geração de renda e a melhoria da qualidade de vida em todo o território nacional. Para tal define uma série de regiões pelo país, em razão de dados socio-econômicos e diretrizes de desenvolvimento, construindo um mosaico nacional de prioridades e estratégias. A PNDR deveria ser implementada através da articulação de ações federais, estaduais e municipais, com foco em investimentos estratégicos em políticas sociais, incentivos financeiros a atividades econômicas.

O PAC, em seu primeiro ciclo, foi um plano de investimentos do governo brasileiro criado em 2007 para impulsionar a economia, através da geração de emprego, impulsionando o setor da construção civil e melhorar a infraestrutura do país. Organizado em três eixos: logística, energia e infraestrutura social; o PAC conduziu intervenções com outros entes federativos por todo país.

A convergência entre o PNLT e o PNDR seria um caminho lógico e mais efetivo, pois o transporte e a logística são dimensões complementares ao desenvolvimento econômico regional, aonde um indica as dinâmicas e estruturas socioeconômicas, através de uma análise e caracterização dos territórios, visando a redução de desigualdades, enquanto o outro propõe as redes de transportes que amparam essas ações, assim como ocorreu nos anos 1970 na convergência entre os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND) e o Plano de Integração Nacional (PIN), numa maior integração e sinergia de ações. Entretanto, é o PNLT que serve como carteira de investimento para o PAC I em sua amarração nos PPA's. O PNDR, como importante plano para o desenvolvimento regional, que retoma a compreensão da diversidade e complexidade regional brasileira, nasce esvaziado, sem seu principal instrumento, o Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional e tem pouca influência no PAC.

A preponderância do PNLT sob o PNDR nos investimentos do PAC I, assim como nos ENID's, dá continuidade ao apagamento do território (Galvão, Brandão, 2003) do novo

modelo de planejamento do desenvolvimento neoliberal, apesar da retomada do planejamento regional no PNDR. A prevalência do PNLT, que tem como centralidade os custos logísticos e a multimodalidade, numa leitura de fluxos existentes e projetados, pouca atenção dá ao território, e indicado o reforço e o aprofundamento da *racionalidade tecnocrática logística* no planejamento do desenvolvimento (Medeiros, 2014). Nele a gestão dos dados e as métricas da logística passam ser o imperativo, com eliminação de uma caracterização qualitativa dos territórios, além disso, através da configuração dos seus cenários de intervenção constroem-se articulações entre a agenda de investimento em infraestrutura, as políticas macroeconômicas de austeridade e responsabilidade fiscal, aprimorando o formato de plano-portfólio de grandes projetos de parceria público privada.

Com o *boom das commodities* iniciado em 2007, e o novo complexo arranjo de funding e financiamento da infraestrutura montado no PAC, esses projetos avançam por todo o país (Michelotti, 2019). O novo PNLT de 2011 segue o mesmo caminho. Esta ampla infraestruturação dos espaços dinâmicos neoextrativistas reforça o poder político, territorial e econômico destes setores e o planejamento se transforma cada vez mais em um espelho da agenda do setor.

Em 2018, no governo de Michel Temer, após o impeachment da presidente Dilma Rousseff, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), ligada ao Ministério de Transportes, lança o Plano Nacional de Logística 2025 (PNL) com horizonte de implantação até 2025, destacando as novidades a respeito da gestão de dados e na construção de prioridades, porém, seguindo os mesmos fundamentos dos ENID's, das demandas existentes, imediatas dos setores dinâmicos e apagamento do território.

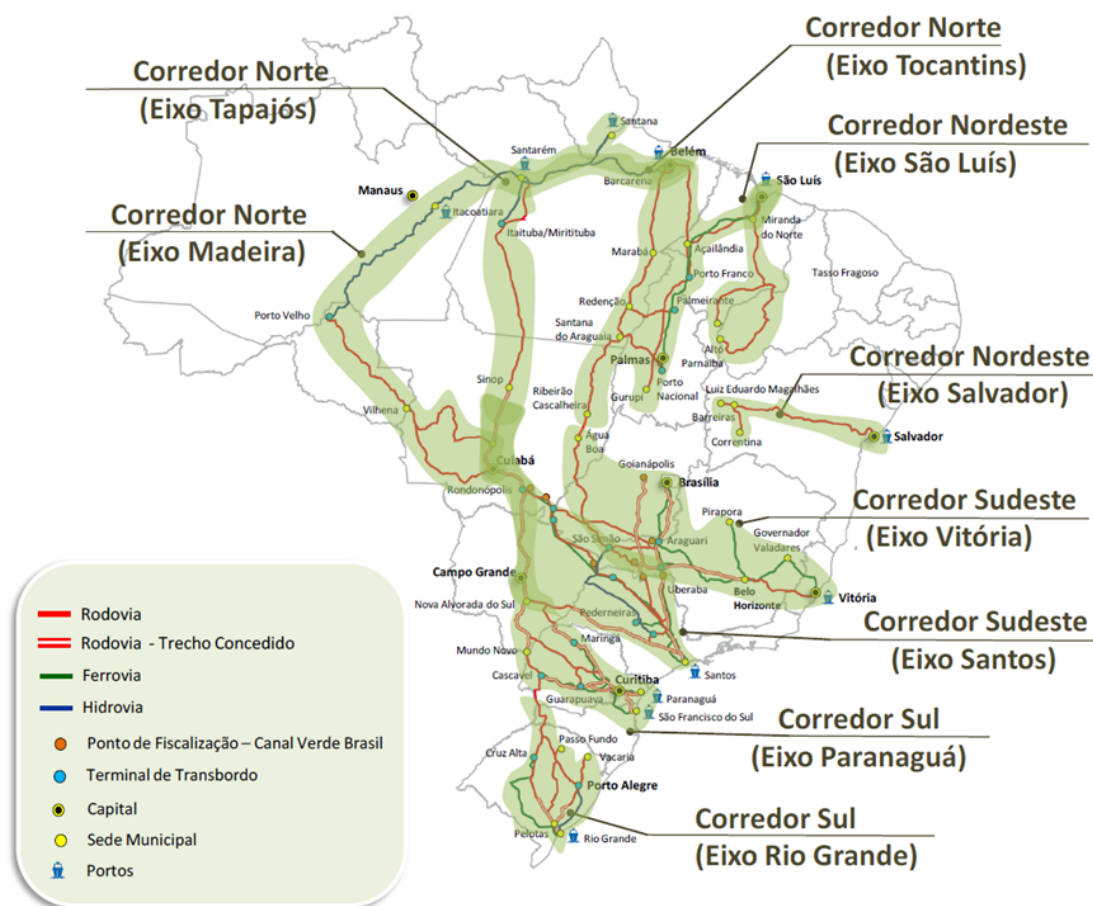
No ano de 2020, no governo de Jair Bolsonaro, é criado o Plano Integrado de Transportes (PIT) que tem como seu plano estratégico o PNL. Em 2021 é lançado o PNL 2035, que inova ao usar como base de dados as notas fiscais da Receita Federal na produção de cenários e prioridades por meio de modelos algorítmicos que combinam projeções de investimento e horizontes macroeconômicos. No PIT, que toma o PNL como plano estratégico, as indicações dos documentos “Corredores Logísticos Estratégicos do Ministério dos Transportes” entram como input da decisão final após todas as etapas de validação de dados, como os corredores estratégicos de grãos (Figura 03), ou seja, a revelia da metodologia ao fim se impõe a agenda neoextrativista.

Em resumo, o amadurecimento da lógica tecnocrática logística no planejamento, que desaparece com o território, se consolida no planejamento do desenvolvimento ao longo das últimas décadas, um planejamento corporativo dos setores neoextrativistas, notadamente, o Arco Norte, como carteira de projetos de parcerias. As “saídas” do norte

são diversos complexos logísticos intermodais, de hidrovias, portos, rodovias e ferrovias, da bacia Amazônica a costa do sul da Bahia, organizados em eixos de escoamento da produção de grãos e minérios, e, também, para entrada de insumos produtivos das zonas produção e extração. O Arco Norte aparece de forma explícita nos documentos: “Arco Norte: um desafio logístico” do Comitê técnico da Câmara dos deputados, no relatório “Norte competitivo” da Confederação Nacional das Indústrias, nos Estudos dos Entraves logístico do escoamento Soja e Milho da Confederação Nacional de Transportes, na Agenda de Desenvolvimento da Frente Nacional da Agricultura (FNA), entre outros.

Agora em 2024 com o novo PAC 3, no novo governo do presidente Lula, baseado no PIT-PNL 2035, no Plano Setorial de Transporte Rodoviário, dos 24 projetos prioritários apenas um, o corredor logístico Natural Central Catarinense, está fora do Arco Norte. Porém, mesmo o governo tendo revogado o decreto de criação do PIT, por meio do decreto 12.022/24, indicando a necessidade da atualização de dados e a consideração de outras dinâmicas territoriais, na constituição do Comitê de Governança do PIT - CGPIT (art. 23), não é indicado nenhum representante do Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional, demanda colocada no PNDR 2, em 2019, para maior integração das políticas e investimentos de infraestrutura ao território. Desse modo, no contexto da austeridade fiscal e novo teto de gastos, com pouca ou nenhuma margem orçamentária e, mesmo, política, a agenda neoextrativista do Arco Norte prevalece, nos aprisionando num arranjo espacial neoextrativista que aprofunda a dependência.

Figura 3 -Mapa dos corredores Logísticos estratégicos – Complexo soja e milho



Fonte: ANTT, 2017

3. A transformação da infraestrutura em ativo no Brasil e os espaços desejados

No Brasil a financeirização da infraestrutura se inicia nos governos de FHC, no seio das reformas neoliberalizantes do Estado, com as privatizações de empresas estatais e de serviços públicos nas concessões¹, por meio da lei nº 8.987/95, uma mercantilização do setor, pressuposto inicial para a penetração dos agentes financeiros.

A concessão comum é um formato de privatização pela cessão de exploração econômica ao setor privado por período de tempo determinado, onde o concessionário obtém receitas pela cobrança de tarifas. O arranjo das concessões comuns estava alinhado

¹ No entendimento histórico e jurídico as concessões são um formato de parceria público privada, pois parte do entendimento que PPP é qualquer arranjo entre os entes público e privados, entretanto aqui vamos seguir com os nomes utilizados no Brasil.

à narrativa neoliberal do período de mudança no papel do Estado, com protagonismo da iniciativa privada, que traria investimentos e os aplicaria de forma “mais eficiente”. Entretanto, isso se dá com a dominância de concessões *brownfield*, onde os “investimentos” em infraestrutura não se convertem em novos estoques de capital fixo, apenas representam a transmissão de propriedade.

Outro ponto a se destacar, sobre o período, é uma transformação do papel do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de um banco de ações de financiamento direto do desenvolvimento de infraestruturas, para um banco de suporte ao setor privado, neste período, principalmente, de suporte à privatização (Rocha, 2012). As transformações do Banco se pautam no argumento, da ortodoxia econômica, de que sua atuação produziria uma deformação no mercado de crédito ao operar taxas juros subsidiadas, que, também, ressoa os argumentos de documentos do Banco Mundial.

Em 2003 os governos do PT são caracterizados por certa continuidade contraditória dos processos de fortalecimento da gestão privada da infraestrutura, ao mesmo tempo em que implantou políticas de redução das desigualdades. Em 2004 criou-se a lei das PPP, que instituiu, a concessão patrocinada e a administrativa. Na patrocinada, as PPP's, o Estado entra para complementar as receitas de uma determinada concessão, que não tenha total viabilidade econômica para o modelo de concessão comum, dando liquidez e atratividade para novos empreendimentos. A concessão administrativa é uma forma de concessão em que o concessionário recebe para prestar o serviço em estruturas públicas, usualmente em hospitais, escolas e outros serviços.

Neste período a financeirização da infraestrutura induzida pelo Estado se expande enormemente (Rufino, 2023; Klink, 2020). Em 2007, junto com o PAC, é criado o Fundo de Investimentos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FI-FGTS) que operacionaliza recursos do fundo² para aquisição de participação de empresas do setor de infraestrutura, com objetivo de capitaliza-las via mercado de capitais para a expansão de suas atividades no âmbito dos novos contratos de PPP em grandes projetos implantados no PAC.

Ainda em 2007, é firmada a parceria entre Corporação financeira Internacional (CFI) do Banco Mundial e BNDES, chamado PSP Infra, com um fundo, com participação majoritária do BNDES, para financiar os entes federativos na estruturação de projetos de PPP's e concessões, visando a disseminação de melhores práticas internacionais. A busca

² O FGTS é uma poupança compulsória deduzida do salário do trabalhador, foi criada nos anos 1966 para formar um funding de investimentos em infraestrutura, estes recursos são resgatados pelo trabalhador em ocasiões específicas.

por novas fronteiras financeiras é prática usual da CFI que se coloca como órgão que expande fronteiras de investimento em países emergentes (Funke, 2022).

Em 2012, no governo Dilma, sob o mesmo argumento de expansão do mercado de crédito de longo prazo é criada a debênture incentivada, que são debêntures emitidas de contratos de concessão em infraestrutura e livre de impostos, por isso incentivada. Entretanto, até 2020, as debêntures mais arriscadas (greenfield) tinham o BNDES como garantidor, ou seja, novamente a financeirização dependente do investimento público.

O impeachment da presidente Dilma em 2016, e posteriormente, a eleição de Bolsonaro em 2018, inicia um novo arranjo da provisão de infraestrutura, com a Operação Lava-jato que apurou crimes de corrupção, principalmente, em contratos de infraestrutura, atingindo o arranjo dominado pelas grandes empreiteiras desde os anos 1960, que nos anos dos governos petistas se tornaram empresas de Asset Management. Estas empreiteiras em crise se desfazem de importantes ativos e diversos setores passam por um processo de reestruturação no processo de fusões e aquisições de capitais, com a entrada de novos agentes globais, numa internacionalização do setor mais pronunciada.

Em 2016 criou-se o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), no âmbito da Presidência da República, pela Lei nº 13.334, constituído por um Conselho e uma Secretaria. O PPI vai reunir a agenda prioritária de projetos de infraestrutura em formato de parceria, apenas projetos constantes no PPI é que são passíveis de emitir debêntures incentivadas e são reunidos no PPI projetos, estabelecidos como prioritários, como os do PNL 2035.

Em 2023 se abre um novo período, com o terceiro governo Lula, que já sinalizou fortalecimento da indústria, do investimento em infraestrutura e do fortalecimento das pautas ambientais. Nesse sentido, criou junto com o lançamento do PAC 3 uma nova debênture exclusiva para infraestrutura, com novos mecanismos financeiros relacionados aos indexadores e vencimentos.

A partir da linha do tempo apresentada, num acúmulo de sucessivas camadas, percebemos dois grandes movimentos: I) o avanço da lógica financeira e privada vinculada à estruturação e a viabilização dos projetos para sua priorização criam um funil de mercado, pós-político, onde só o que vai para a lista do PPI o que a estruturação do projeto atestar viabilidade, segundo métricas e modelagem financeiras, limitando as possibilidades, ou seja, apenas interessam as regiões vencedoras, com fluxos imediatos e futuros desejados pelas novas topologias de governança estabelecidas; II) no contexto da austeridade fiscal e com as novas arquiteturas de funding que canalizam os fundos públicos para garantias

financeiras em novos produtos, a base de recursos para investimento se estreita ao ponto de sua imobilidade, fazendo prevalecer os projetos “viáveis” segundo as métricas enunciadas no primeiro ponto, uma circularidade tecnocrática rentista, pós-política. Portanto, estabelece-se uma outra espiral que, também, nos aprisiona na armadilha neoextrativista dependente dos projetos desejáveis pelo mercado, dos fluxos lucrativos aos investidores globais, já estabelecidos nos planos da seção anterior.

Apontamentos finais

O avanço dos setores neoextrativistas e da financeirização no Brasil tem transformado profundamente o espaço nacional em novos eixos de urbanização. Neste trabalho destacamos como o poder destes grupos se estabeleceu na transformação do planejamento do desenvolvimento nacional sob a racionalidade logística e das formas de gestão e provisão da infraestrutura financeirizadas.

O que procurou se analisar é como a convergência destas mudanças nos empurra para uma armadilha espacial que nos aprisiona numa via de desenvolvimento neoextrativista, destrutiva social e ambientalmente, concentradora de rendas, reforçando nossa posição subalterna e dependente no capitalismo global. A armadilha espacial dependente apresentada no trabalho indica como se estabeleceram mecanismos de reforço tecnocrático-rentista desta via de desenvolvimento, no âmago dos instrumentos de planejamento do desenvolvimento e da provisão da infraestrutura, restringindo cada vez mais as vias alternativas de desenvolvimento, mais democráticas e soberanas. Qual o limite desta armadilha?

Referências

Andreucci, D.; Lamarca, M. G.; Wedekind, J.; Swyngedouw, E. “Value Grabbing”: A Political Ecology of Rent. *Capitalism Nature Socialism*, 28:3, pp. 28-47, 2017.

Althouse, Jeffrey & Svartzman, Romain (2022). "Bringing subordinated financialisation down to earth: the political ecology of finance-dominated capitalism," *Cambridge Journal of Economics*, Cambridge Political Economy Society, vol. 46(4), pages 679-702.

Araújo, T. B. (1997). Dinâmica regional brasileira: Rumo à desintegração competitiva?. In M. A. G. de Oliveira (Org.), **Política e contemporaneidade no Brasil** (pp. 245-298). Recife: Bagaço.

Brenner, N. (2018), *Espaço de Urbanização: o Urbano a partir da Teoria Crítica*, Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles

da Rocha, M. A. M. (2013). Grupos econômicos e capital financeiro: uma história recente do grande capital brasileiro (Doctoral dissertation, [sn]).

Fine, B.; Bayliss, K.; Robertson, M. (2016) "Housing and Water in Light of Financialisation and "Financialisation"," Working papers wpaper156, Financialisation, Economy, Society & Sustainable Development (FESSUD) Project.

Funke, J.J. (2022) Producing investment space: the International Finance Corporation and the geofinancial power network, Cambridge Journal of Economics, Volume 46, Issue 4, July 2022, Pages 827–848, <https://doi.org/10.1093/cje/beac022>

Galvão, A. C. F. e Brandão, C. A. (2003). "Fundamentos, motivações e limitações da proposta governamental dos 'Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento'". In: Gonçalves, M. F.; Brandão, C. A. e Galvão, A. C. F. (orgs). Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional São Paulo, Editora Unesp, Anpur.

Harvey, D. A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 18. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

Marini, R. M. (1977) Subdesarrollo y revolución en América Latina México, D.F.: Siglo veintiuno.

Oliveira, F.(2003) Crítica à razão dualista/O ornitorrinco. São Paulo, Boitempo. 150 páginas.

O'Neill, P.(2013) The financialisation of infrastructure: the role of categorisation and property relations. Cambridge Journal of Regions Economy and Society, v. 6, n. 3, p.441-454, 2013.

Paulani, L. M. (2022). Dependency 4.0: Theoretical Considerations and the Brazilian Case. Latin American Perspectives, 49(2), 24-38. <https://doi.org/10.1177/0094582X211060844>

Pírez, Pedro (2015). "La urbanización en América Latina: Las heterogeneidades en su producción y resultados" en I Congreso Latinoamericano de Teoría Social, Buenos Aires, Agosto.

Klink, J. (2020). Metropolis, Money and Markets: Brazilian Urban Financialization in Times of Re-emerging Global Finance. 10.4324/9780429059438.

Medeiros, P.V.M. de. (2014) Políticas de infraestrutura de transportes no Brasil : investimentos, multimodalidade e configuração regional no plano nacional de logística e transporte (PNLT) / Paulo Vinícius Menezes de Medeiros. - 2014. 175 f. : il.

Mezzadra, S.; Neilson, B. (2017) On the Multiple frontiers of extraction: excavating contemporary capitalism, *Cultural Studies*, 31: 2-3, 185-204, DOI: 10.1080/09502386.2017.1303425.

Michelotti, F. (2019). Territórios de Produção Agromineral: relações de poder e novos impasses na luta pela terra no sudeste paraense. Rio de Janeiro.

Pryke, M., & Allen, J. (2019). Financialising urban water infrastructure: Extracting local value, distributing value globally. **Urban Studies*, 56*(7), 1326–1346. <https://doi.org/10.1177/0042098017742288>

Pacheco, C. A.. Fragmentação da Nação.- Campinas, SP: UNICAMP. IE, 1998.

Quijano, A. (1967). Dependencia, Cambio Social y Urbanización en Latinoamérica. Santiago, Chile: CEPAL.

Rufino, B. (2023). The Metamorphosis of Infrastructure in Latin American Urbanization: From Insufficiency to Presence as Fictitious Capital. 10.1007/978-3-031-25304-1_33.

Svampa, M.(2015) Commodities Consensus: Neoextractivism and Enclosure of the Commons in Latin America. *South Atlantic Quarterly* 1 January 2015; 114 (1): 65–82. doi: <https://doi.org/10.1215/00382876-2831290>

Torrance, M. I. (2008). Forging glocal governance? Urban infrastructures as networked financial products. **International Journal of Urban and Regional Research*, 32*, 1-21. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2007.00756.x>