

UMA ABORDAGEM TERRITORIAL DA FINANCEIRIZAÇÃO DO IMOBILIÁRIO LOGÍSTICO BRASILEIRO

A TERRITORIAL APPROACH TO THE FINANCIALIZATION OF BRAZILIAN LOGISTICS REAL ESTATE

UN ENFOQUE TERRITORIAL DE LA FINANCIARIZACIÓN DEL MERCADO INMOBILIARIO LOGÍSTICO BRASILEÑO

AUTOR

¹ Gabriel Barros 

FILIAÇÃO INSTITUCIONAL

¹ UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

E-MAIL

gabrielamiltonbarros@gmail.com

DATA DE SUBMISSÃO: 23/06/25

DATA DE APROVAÇÃO: 27/04/26

DOI: 10.12957/GEOUERJ.2026.92473



E-ISSN 1981-9021

ESTE É UM ARTIGO DE ACESSO ABERTO DISTRIBUÍDO SOB OS TERMOS DA LICENÇA CREATIVECOMMONS BY-NC-SA 4.0, QUE PERMITE USO, DISTRIBUIÇÃO E REPRODUÇÃO PARA FINS NÃO COMERCIAIS, COM A CITAÇÃO DOS AUTORES E DA FONTE ORIGINAL E SOB A MESMA LICENÇA.

// RESUMO

Este artigo propõe uma análise da financeirização do mercado imobiliário logístico a partir da abordagem territorial das dinâmicas e dos atores financeiros. A metodologia se fundamentou em análise documental, em entrevistas e na coleta de dados secundários junto às fontes públicas e relatórios do mercado, para compreender a concentração de empreendimentos imobiliários logísticos em espaços específicos, em particular em Extrema (MG), um dos casos emblemáticos dessa situação. A consolidação de Extrema como um polo logístico surge do aumento do interesse de investidores financeiros e da atuação do poder municipal. A financeirização do mercado imobiliário logístico revela como a racionalidade financeira se infiltra na produção e na organização do espaço e é capaz de criar dinâmicas espaciais e econômicas.

Palavras-chave: financeirização; fundos imobiliários; logística; território; economia territorial

// ABSTRACT

This study proposes an analysis of the financialization of the logistics real estate market based on a territorial approach to the dynamics and financial actors involved. The territorial approach considers both the role of economic agents and that of institutionalized relationships. The methodology was based on document analysis, interviews, and the collection of secondary data from public sources and market reports. The concentration of developments in the hands of investors reveals a new dynamic in spatial production, with Extrema (MG) standing out as an emblematic case of this phenomenon. The designation of Extrema as a logistics hub arises from the growing interest of financial investors and the actions of the municipal government. The financialization of the logistics real estate market reveals how financial rationality infiltrates the production and organization of space.

Keywords: financialization; real estate investment funds; logistics; territory; territorial economy

// RESUMEN

Este estudio propone un análisis de la financiarización del mercado inmobiliario logístico a partir de un enfoque territorial de las dinámicas y de los actores financieros. El enfoque territorial considera tanto el papel de los agentes económicos como el de las relaciones institucionalizadas. La metodología se basó en el análisis documental, entrevistas y la recopilación de datos secundarios de fuentes públicas e informes del mercado. La concentración de emprendimientos en manos de inversores revela una nueva dinámica en la producción del espacio, siendo Extrema (MG) uno de los casos emblemáticos de esta situación. La definición de Extrema como polo logístico surge del creciente interés de los inversores financieros y de la actuación del poder municipal. La financiarización del mercado inmobiliario logístico muestra cómo la racionalidad financiera se infiltra en la producción y organización del espacio.

Palabra Clave: financeirización; fondos inmobiliarios; logística; territorio; economía territorial

INTRODUÇÃO

Os espaços logísticos têm passado por um processo de financeirização, ao menos em sentido *lato*, como o fenômeno abrangente do avanço da lógica financeira sobre outras esferas. Se considerarmos a financeirização no sentido *stricto*, a lógica financeira assumiria uma posição central e toda operação político-econômica ficaria subordinada ao capital financeiro. Embora investidores e os mercados financeiros tenham um impacto significativo, não são, por ora, dominantes no setor; embora os espaços logísticos tenham se tornado espaços de ancoragem de capital financeiro. Essa ancoragem é um processo multifacetado, pois envolve arranjos multiescalares (Crevoisier, 2011) que dizem respeito a processos de territorialização, pelos quais atores financeiros se apropriam e organizam o espaço.

Partindo da ideia de que a financeirização tem provocado mudanças de estratégias e reorganização corporativa, definindo novos modelos de negócios que focam em setores e processos-chave, entende-se que a racionalidade financeira orienta desde processos abstratos de valorização e negociação até formas concretas de produção e de controle de bens (Pike; Pollard, 2010). O mercado de capitais e os intermediários que nele operam têm se tornado relativamente mais poderosos e cada vez mais capazes de moldar as relações socioespaciais. Da financeirização, isto é, do processo pelo qual atores financeiros e suas práticas, lógicas, racionalidades e narrativas típicas do mercado financeiro se tornam dominantes na construção e transformação dos espaços (Aalbers, 2019), também se produzem estruturas territoriais. É no território que as práticas corporativas se manifestam como organização espacial, e estratégias territoriais buscam, de uma maneira ou de outra, ajustar a organização setorial à organização espacial.

“Nem todos os espaços e atores conseguem estabelecer conexões estreitas com os mercados financeiros. De fato, as redes de investimento financeiro contemporâneas operam em bases preferencialmente seletivas e hierárquicas; elas incluem e excluem determinados atores, setores e locais” (Corpataux; Crevoisier; Theurillat, 2017, p. 76, tradução nossa). Exploramos,

assim, a ideia de que o capital financeiro tende a se territorializar, isto é, a aproveitar-se de relações espaciais. A distribuição dos investimentos se dá pela maior previsibilidade de retorno e pela capacidade de influenciar operações em determinadas áreas; logo, fundos tendem a concentrar seus ativos onde podem maximizar sua influência e garantir maior liquidez – o que geralmente ocorre em áreas metropolitanas.

Defendemos, neste artigo, porém, que há variadas formas de territorialização do capital financeiro para além da metrópole, considerada o nexos da economia financeiro-globalizada (Sanfelici, 2016; 2019) e, frequentemente, o espaço privilegiado nos estudos sobre o tema. Isso se deve ao fato de que os espaços de circulação do capital se expandiram de tal maneira que todos os espaços hoje estão mais ou menos inseridos na dinâmica financeira e gradam de espaços de extração a espaços de acumulação (Mezzadra; Neilson, 2019). Os espaços de extração referem-se a territórios nos quais o capital financeiro extrai valor de forma exploratória, ao passo que os espaços de acumulação correspondem àqueles em que esse capital se instala com vistas à geração e valorização de riqueza ao longo do tempo. Partimos da hipótese de que alguns polos logísticos também são, agora, territórios das finanças.

Compreender a dinâmica territorial passa por compreender como se articulam as interações dos atores territorializados, porque é a interação entre os atores o que produz o território. O território é o substrato do comportamento espacializado dos atores – a manifestação das suas intenções como organização espacial –, mas também das suas relações. A abordagem territorial busca entender os efeitos dos territórios na dinâmica econômica (e vice-versa), a partir do concreto, e assim forjar um arcabouço teórico (Crevoisier, 2011). A literatura em estudos urbanos se debruçou sobre a expansão da financeirização sobre produtos imobiliários, mas os avanços foram menores sob uma perspectiva territorial.

Este artigo tem como objetivo avançar um pouco sobre essa lacuna. Há evidências de que a entrada de investidores financeiros como proprietários de espaços logísticos, visando à extração de rendas imobiliárias, provocou alterações na produção e gestão dos espaços logísticos (Raimbault, 2022; Magnani et al., 2024). Argumentamos que os fundos passaram a adotar estratégias territoriais mais ativas, como o desenvolvimento de ativos logísticos em

localizações com alto potencial logístico, em vez de ativos únicos altamente valorizados. Em vista disso, objetivamos compreender como a entrada de investidores financeiros provoca mudanças na dinâmica territorial, mas, sobretudo, como esses atores precisam da dinâmica territorial para terem seus objetivos alcançados. Dessa forma, apresentamos como os ativos logísticos mantêm uma relação estreita com os polos logísticos e dependem de sua inserção nesses espaços. Assim como determinados segmentos imobiliários – como shoppings e lajes corporativas – são essencialmente metropolitanos, partimos do entendimento de que todo ativo imobiliário se ancora em uma configuração territorial específica.

Para compreender essa dinâmica territorial do segmento logístico, abordaremos, na discussão, casos do contexto brasileiro. Utilizaremos informações coletadas em trabalhos de campo e em 12 entrevistas semiestruturadas, realizadas entre 2022 e 2025, com gestores de fundos imobiliários, secretários e administradores municipais, desenvolvedores e promotores do mercado imobiliário. As perguntas foram direcionadas para escolhas e decisões locacionais, bem como para as relações estabelecidas com outros atores envolvidos. Essas informações foram complementadas com dados secundários extraídos de relatórios do mercado imobiliário, consultorias e notícias de veículos especializados, além de documentos da Prefeitura Municipal de Extrema.

Este artigo tem três seções, além de introdução e considerações finais. Há uma primeira seção para apresentar as questões operacionais e locacionais da atividade logística, caracterizando os imóveis até a formação de zonas logísticas. A seguir, há uma segunda seção para discutir o avanço de atores financeiros sobre os imóveis logísticos, o que identificamos como *assetização* – a transformação de coisas em ativos financeiros (Langley, 2020) – e no que isso se baseia. E, por fim, uma terceira seção, na qual se discutem essas dinâmicas pela lógica territorial, tendo como exemplo o caso de Extrema.

OS ESPAÇOS LOGÍSTICOS: DO GALPÃO AO POLO LOGÍSTICO

Os espaços logísticos vão desde sua forma mais simples, o galpão logístico, até o arranjo mais complexo, o polo logístico, que pode ser definido pela concentração de condomínios e parques logísticos. Neste texto, consideramos o polo logístico como o objeto de análise geográfica uma vez que apresenta uma lógica espacial relativa – de fluxos – e uma lógica absoluta – de fixos. É preciso compreender, porém, a utilidade e a produção dessa forma. A logística evoluiu junto com as tecnologias de transporte e comunicação: a busca por eficiência provocou o surgimento de mecanismos de coordenação e otimização dos fluxos de cargas no tempo e no espaço (Hesse; Rodrigue, 2004; Mezzadra; Neilson, 2019).

Embora o uso do espaço ocorra em todo processo logístico, pois se estoca e se desloca bens no e pelo espaço, é no armazenamento que o uso especializado do espaço se faz mais evidente. Em vista disso, uma das principais construções, além das infraestruturas de transporte, que caracterizam a atividade logística é o galpão ou armazém logístico. No contexto atual, os galpões são formatados mais frequentemente sob a forma de condomínios (Higgins; Ferguson; Kanaroglou, 2012; Benvegnù; Gaboreau, 2017; Raimbault, 2021).

Esses condomínios geralmente são compostos por galpões modulares, adaptáveis conforme as necessidades operacionais dos ocupantes. Apresentam-se como uma vantagem ao possibilitar que o ocupante foque sua atenção em sua atividade principal e, assim, possa reduzir os custos operacionais, enquanto serviços de manutenção, limpeza e segurança ficam a cargo do administrador do condomínio. Dessa forma, os condomínios logísticos são um produto imobiliário que se adequa às necessidades produtivas, sem se afastar da intencionalidade de extrair renda do solo urbano (Lencioni, 2011).

A escolha da localização dessas instalações é influenciada por fatores de atração e repulsão. Dessa forma, essas instalações se concentram principalmente em torno dos grandes mercados consumidores, complexos industriais, zonas portuárias e terminais de carga, devido à oferta de terrenos amplos e ao acesso a vias de transporte eficientes. A organização espacial de polos logísticos gera economias de aglomeração, que resultam em redução de custos e no compartilhamento de serviços especializados. A formação de polos logísticos é, portanto,

resultado da busca por eficiência e redução de custos operacionais. Assim, algumas vantagens oriundas da proximidade colaboram na formação de um polo, tanto do ponto de vista operacional quanto geográfico (Quadro 1).

Quadro 1. Vantagens geográficas e operacionais de polos logísticos.

Vantagens	Categoria	Definição
Geográficas	Acessibilidade	Proximidade a terminais, fornecedores e clientes; custos de distribuição; acesso e tráfego ininterrupto
	Terra	Disponibilidade e zoneamento; custos baixos de aquisição ou aluguel; impostos diferenciados
	Infraestrutura	Estradas e vias; provisão de serviços básicos
Operacionais	Burocracia	Agilidade na autorização para construção e legalização dos imóveis; regulamentação simplificada
	Economias de aglomeração	Economia de escala para distribuição; consolidação e lotação máxima de cargas
	Fatores diversos	Empresas âncoras; publicidade; externalidades

Fonte: Adaptado de Rodrigue (2024). Disponível em: doi.org/10.4324/9781003343196

Devido à tendência a se aglomerar, alguns pontos se tornam estratégicos, principalmente onde a organização espacial tende a favorecer as práticas corporativas. A organização espacial, portanto, deve ser analisada em função da eficácia dos elementos circundantes (Harvey, 2013), o que justifica a formação de polos logísticos. Mas é preciso considerar que conteúdos normativos também são objetos do espaço (Contel, 2014), bem como os projetos de atores locais influenciam o processo de produção do espaço (Theurillat; Vera-Büchel; Crevoisier, 2016). Não sem propósito, municípios brasileiros onde galpões e condomínios têm sido amplamente implementados promovem políticas de subsídios e incentivos fiscais em âmbito estadual ou municipal (Oliveira, 2015).

Raimbault (2022), ao analisar o setor imobiliário logístico da região metropolitana de Paris, conclui que o setor “reestrutura profundamente a governança urbana através da privatização da

política econômica e de desenvolvimento fundiário” (p. 1496, tradução nossa). Essas políticas são acompanhadas por ajustes regulatórios e tributários, como zoneamentos especiais, tributação diferenciada e regulamentações flexíveis, que atendem a interesses específicos e favorecem o desenvolvimento de polos logísticos. Logo, o desenvolvimento logístico encontra terreno especialmente em áreas periféricas ou suburbanas, porque, além do custo e da disponibilidade de espaço para grandes instalações, é onde a regulamentação fundiária costuma ser mais flexível.

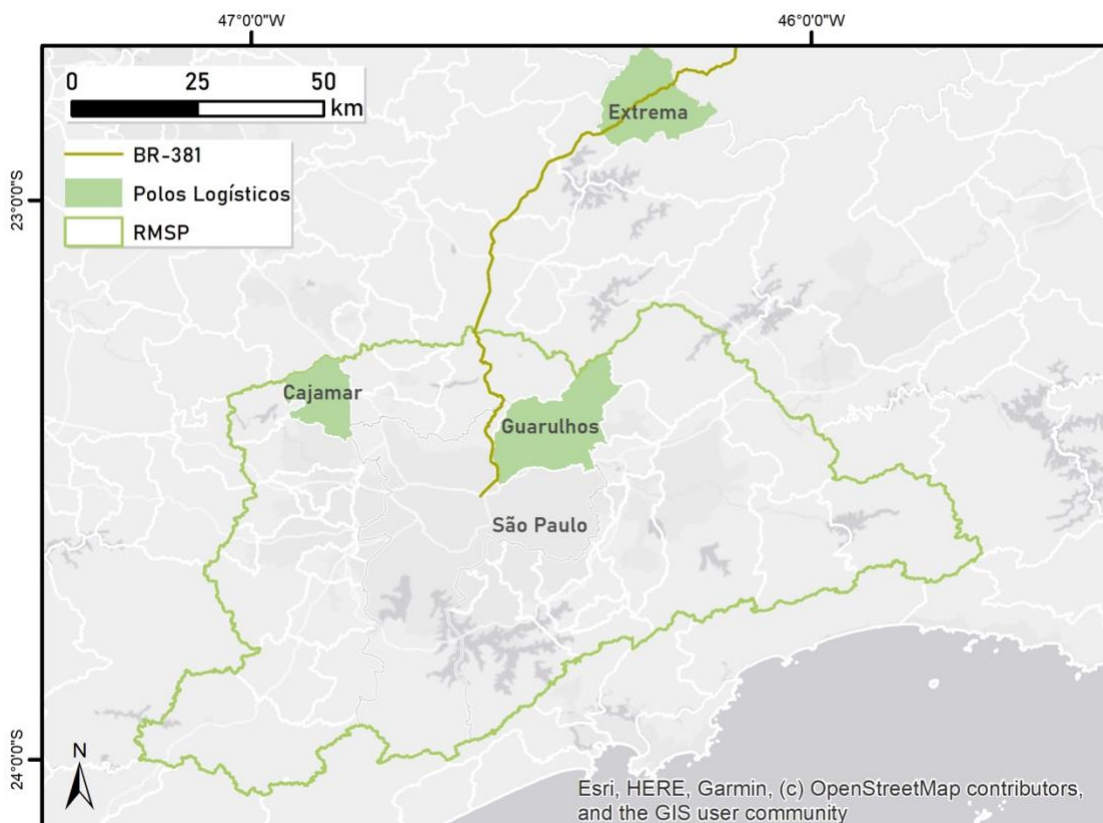
O desenvolvimento imobiliário de galpões e condomínios emprega duas estratégias: uma responsiva e outra especulativa. A primeira se dá a partir da operação conhecida por *built-to-suit*, galpões construídos sob demanda, encomendados para atender às necessidades específicas dos inquilinos. Construídos sob um contrato de aluguel de longo prazo (geralmente superior a dez anos), oferecem estabilidade e segurança tanto para o inquilino quanto para o desenvolvedor. Nesse modelo, firmas que possuem grande volume operacional e comercial podem participar ativamente do desenvolvimento dos seus centros de distribuição desde a seleção dos terrenos. Outro tipo de desenvolvimento é de caráter mais especulativo – uma construção sem inquilino pré-definido. Frequentemente são instalações de grande porte, cujo objetivo é atrair múltiplos inquilinos por meio de contratos de arrendamento de curto prazo (em torno de três anos). Apesar do risco, essas construções especulativas permitem tanto antecipar como atender a demandas imediatas do mercado, permitindo-se aproveitar ciclos. Em momentos de alta demanda, tanto o desenvolvimento especulativo quanto o sob encomenda ficam aquecidos, aumentando as possibilidades de negócios.

Os imóveis mais valorizados são aqueles que atendem às necessidades bastante específicas, porque os operadores logísticos padronizam suas operações e adotam parâmetros similares em seus galpões. Além disso, as mudanças de padrões de construção e de tecnologia empregadas nas operações logísticas criam a necessidade de constantes adaptações e reformas nas instalações em combate a limitações operacionais. A produção dos condomínios logísticos se apresenta não só como um grande negócio imobiliário, mas um importante nicho de reprodução do capital (Lencioni, 2011). Enquanto a expansão do imobiliário logístico ocorre, sem

dúvida, em primeiro lugar, para suprir uma necessidade de mercado de espaços voltados à distribuição e ao consumo, ela foi também parte da estratégia de apropriação, produção e controle do espaço para dele extrair renda da terra. Isso é fundamental para compreender a expansão e consolidação dos polos logísticos brasileiros.

Os três principais polos logísticos brasileiros – Cajamar, Extrema e Guarulhos – estão sob influência da Região Metropolitana de São Paulo (Figura 1), sendo o caso mais emblemático, e nosso recorte espacial, o município de Extrema, localizado no estado de Minas Gerais. Esse polo difere-se do de Guarulhos por ser emergente, assim como o de Cajamar, mas não estar dentro dos limites da região metropolitana. A formação e maturação dos polos logísticos de Extrema, em Minas Gerais, e de Cajamar, em São Paulo, foram aceleradas por serem altamente rentáveis. Esses espaços, à primeira vista, foram promovidos a partir da chegada de varejistas do comércio eletrônico, porque a maioria do estoque logístico brasileiro era considerada obsoleta e não servia aos principais varejistas do *e-commerce* internacional; portanto, novos espaços precisaram ser construídos.

Figura 1. Polos logísticos sob influência da Região Metropolitana de São Paulo



Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Como a produção de polos logísticos cria uma dinâmica de reforço, localizações testadas tornam-se pontos de interesse porque têm alguma validade frente ao próprio mercado, enquanto regiões em que o mercado é menos previsível e rastreável desencorajam os investimentos. Os polos logísticos, assim, devem ser analisados a partir da lógica dos fatores locais atinentes à indústria e à distribuição de bens, combinados à lógica da dinâmica imobiliária. A partir de uma análise do mercado de Extrema, apontaremos que, operacionalizando os fatores de atração de um polo logístico, os atores financeiros foram capazes de se territorializar nesses espaços – mas, antes, é preciso compreender o movimento pelo qual atores financeiros moldam o mercado. Portanto, a seletividade espacial é fundamental para compreender a organização territorial, sendo importante entender como essas regiões ganham relevância e se consolidam como polos logísticos, tanto como polos financeiros.

Nossa hipótese é que a influência dos atores financeiros modifica a estrutura dos polos logísticos. Para isso, precisamos entender o que é um polo logístico financeirizado. Mas entender o processo de financeirização pressupõe entender a assetização, fundamental para compreender como atuam os atores financeiros e como encaram seus investimentos. A ancoragem do capital financeiro realiza-se por meio da assetização, enquanto a financeirização depende da generalização desse processo. Em outras palavras, a imposição da lógica financeira na organização e no uso do espaço – como nos polos logísticos – requer a conversão de segmentos imobiliários em ativos financeiros, bem como a difusão dessa racionalidade no conjunto da indústria financeira. Compreender a produção das zonas logísticas segundo a lógica dos ativos imobiliários, portanto, é compreender o uso do espaço a partir dos interesses de investidores financeiros e grupos econômicos.

DA ASSETIZAÇÃO À FINANCEIRIZAÇÃO: DE ATIVOS A POLOS FINANCEIRIZADOS

Direcionados pela especulação e pelos rendimentos prováveis, os fluxos financeiros tornam-se cada vez mais intensos à medida que novos mercados são integrados à lógica financeira, através do avanço tecnológico e da desregulamentação, o que permitiu investimentos e extração de renda de “tudo em todo lugar” (Leyshon; Thrift, 2007). Deve-se considerar toda a

questão do aparato jurídico-legal que permite a criação dos veículos financeiros, mas também uma questão mais prática, que é o processo de abstração que transforma bens não financeiros em bens financeiros. Isso inclui combinar métricas quantitativas e cálculos, que permitem que aspectos diversos se tornem parâmetros quantificáveis (Chiapello, 2024). Nesse processo, a lógica financeira transforma elementos tangíveis, como imóveis, em ativos, num deliberado processo de assetização, isto é, “os processos contingentes pelos quais todas as coisas se tornam ativos” (Langley, 2020, p. 1, tradução nossa). A assetização viabiliza a financeirização ao converter a propriedade em fluxos de rendimentos, permitindo que investidores institucionais – como fundos de pensão, gestores de ativos, fundos de investimentos e outros intermediários financeiros – se tornem agentes centrais na produção e reprodução do espaço (Birch, Ward, 2024).

Especializando-se em transformar continuamente coisas em ativos, gestores de ativos se estabeleceram como entidades estratégicas na gestão e alocação de capital financeiro (Braun, 2021), sobretudo porque há um papel bastante ativo, estratégico e racional, em que os gestores de ativos selecionam, financiam e gerenciam esses produtos e os fazem circular na forma de ativos (Tapp; Weber, 2022). Mas as práticas de gestão de ativos “induz[em] a mudanças qualitativas na forma de conduzir negócios imobiliários, decorrentes, primordialmente, da presença do investidor financeiro” (Sanfelici, 2013, p. 36). Essa mudança não altera apenas a forma como os negócios imobiliários são conduzidos, como também implica uma reconfiguração das dinâmicas urbanas, direcionando investimentos para áreas específicas e moldando o espaço de acordo com interesses financeiros.

Nosso objeto de estudo – o segmento logístico dos fundos de investimento – passou por uma série de transformações nas últimas décadas que justificam essa afirmação. Parte dessas transformações se deu para atender aos parâmetros adotados pela indústria, como discutimos antes, mas, mais recentemente, a mudança de racionalidade dos gestores de ativos sobre seus produtos também incidiu no segmento. A partir de metodologias e engenharias sofisticadas para calcular o valor, o potencial e o risco das operações, as métricas de avaliação e performance financeira dos galpões passaram a ser amplamente adotadas e aceitas como indicadores

imobiliários privilegiados. Mas a assetização vai além da reavaliação de propriedades (Birch; Ward, 2024).

Esse processo de avaliação, pelo qual dimensões qualitativas são convertidas em métricas, é o primeiro passo para a assetização e securitização, que convertem os valores de uso e de troca em títulos financeiros. A assetização de um imóvel requer um processo de abstração pelo qual suas dimensões qualitativas podem ser expressas em métricas. Técnicas de contabilidade e engenharia financeira resumem aspectos como localização, materiais de construção, normas de zoneamento e regimes fiscais em números e parâmetros compreensíveis para os mercados financeiros (Tapp; Weber, 2022). Com o uso de métodos avançados de engenharia financeira, traduzem-se informações qualitativas de bens imóveis, indivisíveis e com baixa liquidez, em informações quantitativas, cotadas como títulos financeiros negociáveis.

Números claros e padronizados sobre os ativos, que possam ser facilmente comparados e utilizados como referência, são um imperativo para o funcionamento do mercado financeiro como um todo (Van Loon; Aalbers, 2017). O desenvolvimento de produtos financeiros leva à criação de novos instrumentos de avaliação e análises de riscos, objetivando a otimização das estratégias de investimento. A assetização de um imóvel não remove suas características intrínsecas, mas lhe atribui características incidentais. Sua utilidade permanece e, mesmo entrando outros atributos, suas características de imóvel logístico – localização, acessibilidade etc. – mantêm-se determinantes para fins operacionais, e os investidores financeiros também as consideram.

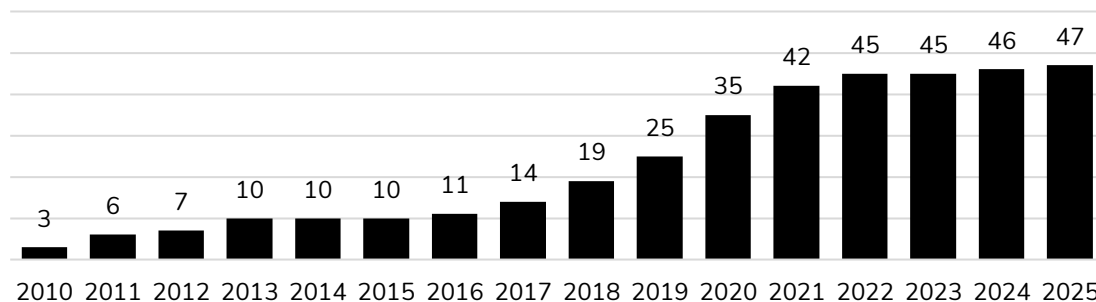
Compreender toda essa dinâmica é também compreender modelos de negócios, padrões de investimento, definição das características dos imóveis logísticos e as práticas do mercado imobiliário logístico. Assim, buscamos “entender o processo pelo qual atores financeiros, mercados, práticas, medidas e narrativas estão se tornando cada vez mais dominantes” (Aalbers, 2019, p. 377, tradução nossa). A disseminação da racionalidade financeira interessa porque aponta em duas direções: a atração – mas, mais que isso, o convencimento – de investidores; e a orientação e (não de forma pejorativa) a manipulação do mercado. Isso, obviamente, tem implicações espaciais.

Mezzadra e Neilson (2017) defendem que as operações do capitalismo financeirizado se baseiam menos na especulação e mais na apropriação e expropriação, o que eles denominam extração. Essa extração vem justamente dos ativos que, embora circulem na esfera financeira, se assentam sobre relações de outras naturezas, não financeiras. Parte do nosso esforço se dá para compreender a racionalidade dos atores financeiros e como isso permeia a economia como um todo, por meio da difusão dessa racionalidade entre uma pluralidade de atores – seja porque operam regularmente com atores financeiros ou se envolvem ocasionalmente (Shimbo; Sanfelici; Martinez-Gonzalez, 2021).

O avanço dos atores financeiros sobre imóveis logísticos tem sido objeto de interesse acadêmico (Yassu, 2022; Magnani; Sanfelici, 2021). Investigar a atuação desses atores no mercado permite compreender como “instrumentos financeiros lastreados em diferentes produtos imobiliários inovam, tanto em termos de engenharia financeira, quanto em termos de suas articulações com a produção urbana” (Magnani; Sanfelici, 2021, p. 174), mas, sobretudo, ampliar o conhecimento sobre as mudanças tanto nas estratégias de investimento quanto na formatação territorial (Theurillat; Rérat; Crevoisier, 2015).

Como outros segmentos, as instalações logísticas se tornaram alvo de investidores financeiros que anseiam extrair, na forma de rendas imobiliárias, parte dos lucros gerados por sua atividade principal. Isso é evidenciado pela eclosão de fundos de investimentos imobiliários (FIs) logísticos no Brasil, mas também no mundo. Os FIs têm sido cruciais para a financeirização do mercado imobiliário devido ao volume de recursos e à sua capacidade de investimento. Isso foi particularmente importante no setor logístico, que envolve grandes empreendimentos. De 2015 a 2025, o número de fundos de investimento imobiliário logísticos quase quintuplicou, somando agora 47 fundos (Gráfico 1); um quarto tem menos de cinco anos de formação. O número de FIs logísticos é um indicativo da consolidação desse novo produto e instrumento financeiro.

Gráfico 1. Número de fundos de investimento imobiliário logísticos registrados em 2010 - 2024



Fonte: Elaborado pelo autor com dados da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

A pandemia de coronavírus foi um dos momentos-chave para a expansão do imobiliário logístico brasileiro e dos fundos de investimento logísticos. O estoque logístico brasileiro cresceu 18% no período entre o primeiro trimestre de 2020 e o quarto trimestre de 2021 (Colliers, 2023). Com os preços de compra e venda dos ativos logísticos se valorizando, devido ao crescimento do e-commerce e do varejo, o desenvolvimento dos galpões se tornou uma alternativa viável para a entrada de investidores institucionais, geralmente sob a forma de FIs. Essas mudanças não apenas impactaram as estratégias de investimento, mas também a gestão dos FIs logísticos, refletindo uma reforma no mercado imobiliário logístico (Magnani et al., 2024).

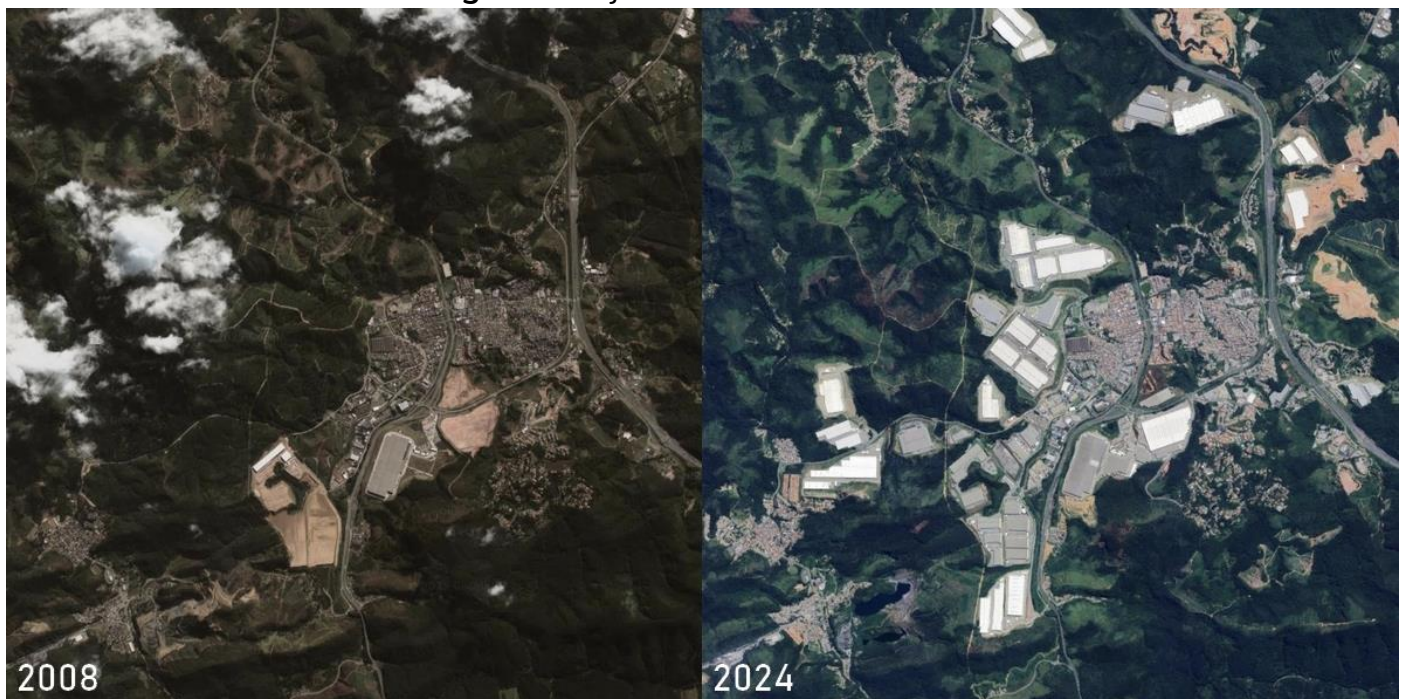
Considerando sua capacidade de investimento, os FIs logísticos logo se tornaram os principais veículos de investimento no mercado logístico brasileiro (Magnani; Sanfelici, 2021), e o número desse tipo de fundo, que no Brasil era 25 ao fim de 2019, chegou a 42 ao fim de 2021. Os fundos passaram a incorporar estratégias mais ativas, incluindo o desenvolvimento de ativos logísticos, gestão mais dinâmica de portfólios e seleção de localizações com alto potencial, em vez de ativos únicos altamente valorizados. O imobiliário logístico brasileiro vem passando por transformações nos últimos anos que evidenciam isso.

Tão logo o número de FIs logísticos cresceu no Brasil, começou-se a pensar sobre a financeirização do imobiliário logístico brasileiro. Isso porque se destacou a formação de um mercado voltado a imóveis logísticos especializados, com atuação focada em atender aos principais varejistas, sob comando dos principais fundos imobiliários. É evidente, no segmento logístico, o papel ativo e estratégico dos gestores, que selecionam, financiam e gerenciam

terrenos e instalações (Tapp; Weber, 2022; Magnani et al., 2024), porque os agentes financeiros se colocaram no mercado imobiliário logístico global em posição de decisão da localização e de negociação dos imóveis (Raimbault, 2022).

O avanço de atores financeiros sobre esse setor leva a favorecer ainda mais a formação dos polos logísticos. Isso porque o movimento dos investimentos contribui diretamente para o fortalecimento de determinados lugares, que passam a atrair uma parcela crescente do capital financeiro, reforçando sua centralidade nas redes produtivas e distributivas. Assim, os polos logísticos se tornam polos financeiros, como é o caso de Extrema e Cajamar, que ganhou a alcunha de “Faria Lima dos galpões”, em alusão ao principal centro financeiro brasileiro, a Avenida Brigadeiro Faria Lima, na cidade de São Paulo.

Figura 2. Cajamar em 2008 e 2024



Fonte: Elaborado pelo autor com imagens do Google Earth, 2025

Tanto em Extrema quanto em Cajamar, é destacável como a atividade logística acelerou o processo de urbanização (Figuras 2 e 3). Retomando a questão fundiária, em Cajamar destaca-se que grande parte dos galpões foi construída em lotes que outrora pertenciam a uma única família e que foram adquiridos através de um arranjo multiescalar entre os proprietários locais e

intermediadores que direcionaram o conhecimento sobre o mercado local para desenvolvedores estrangeiros (Yassu, 2021). Em Extrema, o processo de transformação do uso do solo foi promovido pelo poder municipal, que desburocratizou as licenças operacionais e buscou minimizar impactos ambientais negativos (Silva, 2021). A intermediação ocorreu entre promotores imobiliários locais e agentes externos do mercado imobiliário e financeiro.

Figura 3. Extrema em 2014 e 2024



Fonte: Elaborado pelo autor com imagens do Google Earth, 2025.

O polo logístico de Extrema foi promovido, em grande parte, por investimentos de Flls, com posse de 64% da área bruta total do parque logístico local. A participação de Extrema no estoque logístico brasileiro, que em 2019 era de 1,47%, alcançou 4,86% ao final de 2023. A entrada de atores financeiros alterou significativamente a estrutura do mercado imobiliário local. Isso se deve ao ritmo específico com que esses agentes operam, às suas intencionalidades, às expectativas de valorização e aos critérios seletivos que orientam a alocação de capital. Essas dinâmicas interferem diretamente na conformação do espaço urbano, privilegiando certos territórios em detrimento de outros. Para compreender como determinados lugares se tornam – ou passam a ser reconhecidos como – polos financeiros, é essencial analisar suas dinâmicas

territoriais, incluindo os processos econômicos e políticos que moldam essas escolhas, como propomos nesta investigação.

UMA ABORDAGEM TERRITORIAL DOS POLOS LOGÍSTICOS FINANCEIRIZADOS

Charters-Gabaneck, Raimbault e Hall (2024) propõem, em artigo recente, considerando impactos sociais e ambientais da expansão logística, uma abordagem que auxilie ações de planejadores urbanos. Haja vista que grande coordenação local e regional é requerida na execução de projetos de áreas logísticas, uma abordagem político-econômica exploraria a capacidade de determinados atores influenciarem a produção do ambiente construído a partir da sua intencionalidade econômica.

A abordagem territorial da financeirização evita endossar que as ações econômicas dos atores se deem fora do espaço ou, de maneira mais crítica, sem implicações reais. Isso porque a preocupação dos atores de um território é organizar o espaço de acordo com o uso que se pretende dar a ele (Benko, 1996; Storper, 1995). Se os territórios se estabelecem a partir de interações sociais localizadas, as relações estabelecidas criam as perspectivas de ação nos territórios e, justamente dessas relações, podem surgir oportunidades e ações. Isso pode ser, e é, explorado tanto por atores políticos quanto por atores econômicos na execução de projetos. Logo, o território, histórico e socialmente construído, é suporte das relações e das ações que nele se manifestam, sobretudo aquelas de caráter econômico.

Um território não é absoluto, e transformações estão sempre a ocorrer; dinâmicas endógenas e exógenas coexistem e se articulam, e é preciso considerá-las. As dinâmicas econômicas são cada vez mais caracterizadas por sua natureza multiescalar. Assim também são os territórios, que se formam a partir das interações entre atores com diferentes alcances. Isso é importante destacar porque a atuação dos gestores de investimentos alimenta uma relação distante (geográfica, social, tecnológica etc.) entre cotistas e ativos (Corpataux; Crevoisier; Theurillat, 2017), mas não entre gestores e ativos.

Antes, é preciso entender que a seletividade espacial não é apenas uma questão de *onde* localmente (em termos de custos ou proximidade de mercados), mas de *como* e *por que* certos

atores têm a capacidade de modificar o território de acordo com seus objetivos. Depois, lembrar que os atores financeiros se tornaram especialistas em extrair renda da terra e reconfigurar o ambiente urbano (Sanfelici, 2013) e, em nossa análise, alterar dinâmicas dos territórios.

Todavia, ao discutir a financeirização de polos logísticos, é preciso analisar o quanto as dinâmicas estão generalizadas, pois apenas a assetização de um bem não caracteriza financeirização. Entendemos a financeirização desses espaços como o aumento da influência dos agentes financeiros nesses territórios. Isso vai além do ambiente construído, porque há outros fatores importantes para a dinâmica econômica de um território. O caso de Extrema, em Minas Gerais, pode ilustrar como atores financeiros se territorializam e, assim, promovem seus projetos.

Devido ao modo como precisam ser geridos, os ativos logísticos levam os gestores e inquilinos a “manterem uma relação próxima durante todo o ciclo de vida, não do edifício, mas do próprio investimento” (Magnani et al., 2024, p. 251, tradução nossa). Enquanto os gestores e inquilinos devem atuar de forma integrada para manter a performance do ativo, os operadores ditam os padrões do mercado, e os fundos precisam de uma gestão ativa para atender às suas necessidades. Existem outras necessidades fundamentais para garantir a viabilidade e a competitividade dos empreendimentos logísticos, algumas das quais cabem à administração pública suprir. A administração pública, por sua vez, desempenha um papel essencial ao prover a infraestrutura e os marcos regulatórios que viabilizam o funcionamento e a expansão desses empreendimentos.

Na escolha da localização dos investimentos logísticos, nas palavras de um entrevistado, “existem forças políticas, algumas ajudam e outras atrapalham” (Entrevistado 2). Há participação de atores políticos locais para atender às expectativas dos investidores e assegurar a viabilidade dos negócios. Isso direciona os investimentos, mesmo em uma situação em que avaliam um novo local com potencial de crescimento, os atores consideram “arriscado, de repente, comprar um terreno e não conseguir aprovar, não conseguir viabilizar, não conseguir fazer compensação ambiental” (Entrevistado 1). Oferecendo certas vantagens e garantias, o governo local age como gestor de riscos (Ward et al., 2024) e se torna cúmplice dos interesses financeiros. O que

estamos a dizer é que Extrema oferece uma combinação de risco e retorno que atrai os investidores financeiros. Esses riscos não são quantificáveis, mas, apesar disso, no processo de abstração da assetização e securitização, da avaliação de mercado, estão sempre contidos.

A relação risco-retorno é fundamental na tomada de decisão dos atores financeiros. Investidores, de maneira geral, utilizam uma combinação de estratégias para controlar e mitigar os riscos de seus investimentos. No caso dos investimentos em imobiliário logístico, um dos mecanismos de controle de risco envolve o estabelecimento de parcerias. Isso lhes permite lidar tanto com incertezas políticas e regulatórias, através de alianças com o governo local, como também com incertezas de atuar em um mercado em que não se tem expertise. Além disso, essas parcerias, ao se basearem em históricos e relações de confiança, tornam o ambiente de negócios mais controlado.

Nesse contexto, parcerias como a formada entre a Vinci e a Fulwood – respectivamente uma gestora de ativos e uma desenvolvedora de galpões logísticos – exemplificam essa nova fase no setor logístico. A Vinci tem participação em aproximadamente dois quintos dos ativos de Flls localizados em Extrema. Por sua vez, a Fulwood já desenvolveu mais de 200 mil metros quadrados no município, mais de 10% do parque logístico local. Enquanto a Vinci aporta recursos e emprega instrumentos financeiros sofisticados, a Fulwood contribui com sua expertise territorial, por ter profundo conhecimento do mercado e acesso privilegiado a terrenos estratégicos, como os localizados em Extrema, inclusive com concessões de terrenos pelo município. Esse tipo de aliança revela um novo padrão em que os gestores de capital deixam de ser apenas financiadores e passam a atuar como agentes estratégicos ao lado de desenvolvedores locais, reforçando o enraizamento dos capitais financeiros nos territórios. Ademais, os vínculos localizados resultam em um enraizamento do capital e no fortalecimento das estruturas de negócios ao longo do tempo.

Grande coordenação é requerida na execução de projetos de áreas logísticas, o que vai desde o zoneamento urbano até a autorização para operar. O mercado de Extrema já havia sido considerado de alto risco, dependente de incentivos fiscais promovidos pelo estado de Minas Gerais, mas as ações municipais modificaram a percepção da região. Soma-se a isso que os

imóveis desenvolvidos receberam grandes varejistas, como o Mercado Livre, o que confirmou a localização como privilegiada para o negócio. “Extrema criou um efeito manada. Todo mundo quer investir ali (...) tanto desenvolvedores quanto investidores financeiros” (Entrevistado 1).

Embora goze de relativa liberdade, a mobilidade do capital é ainda estrangulada por arranjos escalares, institucionais, setoriais e, em última instância, territoriais. Como “nada é mais seletivo que um investimento financeiro que procura rentabilidade máxima” (Chesnais, 1996, p. 12), gestores de ativos se aproveitam de dinâmicas territoriais, e os investimentos tendem a circular (e se fixar) em setores e espaços específicos que apresentam condições favoráveis, mesmo que momentâneas. A distribuição dos investimentos se dá pela maior previsibilidade de retorno e pela capacidade de influenciar operações em determinadas áreas. Assim, os fundos tendem a concentrar seus ativos onde podem maximizar sua influência.

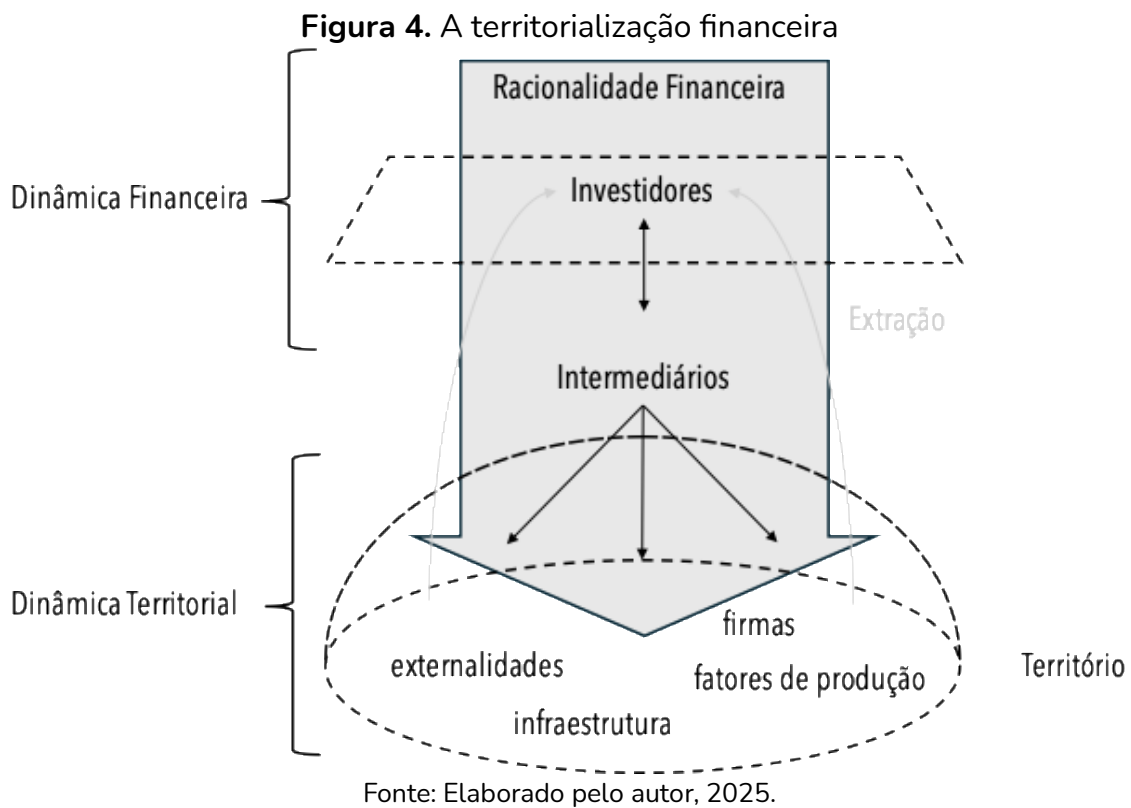
Há duas razões essenciais para entender, portanto, o caso de Extrema. Para além das vantagens tributárias, o município oferece celeridade processual para a construção de imóveis destinados à atividade logística. Todos os entrevistados defendem que a desburocratização foi determinante para investir em Extrema, quando a demanda por instalações logísticas estava alta. Todavia, o principal diferencial é que a localização foi validada e reconhecida pelos investidores: o polo logístico se tornou um polo de atração tanto de operadores quanto de investidores.

O imóvel tem uma dinâmica local: sua localização importa. Essa premissa se estende para quaisquer ativos – lajes corporativas, shoppings, imobiliário –, e é apontada por todos os gestores de ativos e administradores de galpões. No caso da logística, essa dinâmica é ainda mais marcante. A proximidade de eixos rodoviários, centros urbanos, portos e aeroportos pode determinar diretamente a eficiência operacional dos operadores, tornando a localização um fator crítico não apenas de valorização do ativo, mas do negócio em si. Porém, fatores intangíveis também entram na contabilidade dos riscos e dos negócios assumidos pelos atores financeiros (Sanfelici, 2019).

Isso supera a ideia de que a atividade imobiliária seja “localização, localização, localização” – um chavão do mercado imobiliário – em perspectiva de um espaço absoluto, mas localização

também em uma perspectiva do espaço relacional. A localidade próxima à região metropolitana de São Paulo, de Extrema (ou Cajamar), garante que os atores estejam próximos da influência da metrópole – um território das finanças. Se, à primeira vista, o que se poderia explicar pela proximidade ao mercado consumidor se revela com raízes mais profundas. Geralmente, os investidores financeiros privilegiam as cidades metropolitanas, nas quais já contam com um profundo conhecimento do mercado. Em mercados que lhes são menos familiares, essa falta de informação faz com que os investimentos se concentrem mais no segmento do que na localização (Magnani; Shimbo, 2024). Como exemplo, ao optarem por investir em logística, a escolha da localização torna-se secundária e, por essa razão, os investidores preferem regiões já consagradas, como forma de minimizar a assunção de riscos. Extrema se tornou um alvo de atores financeiros por isso.

A racionalidade financeira estrutura e orienta os processos de financeirização dos territórios, pois opera como um princípio organizador, pautando as ações dos diversos agentes envolvidos – sobretudo investidores e intermediários – de acordo com critérios de rentabilidade, liquidez e valorização do capital. Os investidores, enquanto detentores do capital, buscam maximizar retornos e, para isso, estabelecem relações com intermediários – como fundos de investimento, gestores e operadores – responsáveis por conectar o capital financeiro ao espaço, operacionalizando os projetos e assegurando a geração de rendimentos. Esse processo resulta na extração de rendas, o objetivo final dos atores financeiros. A financeirização se materializa na transformação dos espaços, pela formação de territórios subordinados a dinâmicas externas. Dessa forma, o território não é apenas um suporte físico, mas passa a ser visto como um ativo estratégico na lógica de valorização e extração do capital (Figura 4).



Um aporte substancial é realizado na construção de imóvel logístico e, portanto, tal investimento é uma movimentação de risco. O governo e a administração urbana desempenham papel facilitador e coordenador, mas não por isso deixam de ser ativos. A capacidade dos agentes do território de organizá-lo de forma mais eficiente para uma determinada produção é o que possibilita sua manutenção (Benko; Pecqueur, 2001), e a ancoragem do capital se facilita.

Os atores de um território se organizam de forma a tornar as circunstâncias mais agradáveis e previsíveis para seus empreendimentos. Os desenvolvedores contam com o apoio do poder municipal – uma coalizão, como as já bastante discutidas nos estudos urbanos. Em Extrema, a prefeitura desempenha o papel de intermediadora nas negociações entre os interessados e os proprietários de terra – algumas das quais ocorrem nas próprias instalações da prefeitura.

O papel de atrair essas empresas é compartilhado entre os poderes locais – principalmente a prefeitura – e os gestores dos ativos, que estão em busca de parceiros para firmar contratos de impacto e de longa duração, que dão a segurança institucional necessária para a viabilização dos empreendimentos. A prefeitura, por um lado, oferece um ambiente jurídico, tributário e regulatório favorável, enquanto os gestores vêm sendo encarregados de articular redes de

parceria junto a empresas, fundos de investimento, incorporadores e outros agentes do mercado. Dessa forma, essa parceria institucional proporciona tanto a estabilidade quanto a previsibilidade exigida pelo capital para se instalar, formando um território e consolidando o papel de Extrema como um polo logístico financeirizado. Extrema se destaca, assim, como o lócus emblemático dessa dinâmica de financeirização de um polo logístico, na qual a atração de empresas é fruto tanto de estratégias públicas quanto de arranjos institucionais compartilhados, aumentando a eficácia na alocação de capitais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho objetivou pensar a financeirização dos polos logísticos como um fenômeno que se relaciona tanto às estratégias de concentração de ativos quanto às transformações nas dinâmicas espaciais que ele engendra. Assim como a financeirização do urbano corresponde ao crescimento da importância do mercado financeiro, de investidores e intermediários na produção do espaço construído (Sanfelici, 2013), a financeirização dos polos logísticos revela a ascensão de agentes financeiros como protagonistas na organização de territórios específicos. Como destaca Crevoisier (2014), já não é possível entender a dinâmica territorial sem considerar a presença dominante dos agentes financeiros, que vêm moldando tanto a produção quanto o uso do solo nos mais diversos contextos. Partindo da assetização, podemos afirmar que todas as relações em que se assenta essa economia financeirizada são tangíveis e produzem impactos reais, mensuráveis e observáveis (Birch; Ward, 2024). Nossa análise mostra que a assetização é o ponto de partida que permite compreender como a financeirização se materializa territorialmente. Ao converter bens imobiliários em ativos financeiros, a assetização cria as condições para que o capital se fixe, circule e se valorize no espaço, transformando polos logísticos em polos financeiros. É preciso compreender quais consequências esse tipo de dinâmica provoca na urbanização e na produção do espaço ao ancorar capital financeiro em formas e lugares específicos (Crevoisier et al., 2025).

A chegada de fundos de investimento, somada às parcerias junto ao poder local, elevou Extrema a polo logístico nacional, aumentando o valor da terra, concentrando empreendimentos

e atraindo grandes empresas, enquanto produzia um modelo espacial vinculado a estratégias financeiras. A subordinação revela a situação: a organização do espaço passa a atender às demandas do capital, que passa a determinar onde, como e para que ele será utilizado. O caso de Extrema, portanto, supera como especificidade local por evidenciar como a lógica financeira se territorializa. Há algumas consequências em Extrema que estão diretamente relacionadas à entrada de atores financeiros. O preço da terra passou a ser ditado pelo mercado financeiro; o preço do terreno, nas palavras de um desenvolvedor, é “marcado a mercado, quem quer vender oferece para eles (fundos de investimento)” (Entrevistada 3). Outros problemas referentes à produção do espaço se apresentam. A falta de moradia já é um problema, tanto porque a atividade atraiu novos moradores e a produção de habitação não acompanhou – segundo dados do município, há déficit de pelo menos quinze mil moradias –, como também pela alta do preço do aluguel (Brigatti, 2022).

É preciso, todavia, ir além de uma visão meramente categórica – que se resumiria a dizer que determinados territórios estão “mais” ou “menos” financeirizados – para se focar nas transformações qualitativas que essa dinâmica acarreta. A financeirização é um fenômeno multidimensional, que afeta tanto a governança urbana quanto as relações econômicas, sendo um assunto relevante para a geografia econômica, para o debate sobre o desenvolvimento territorial e para a compreensão da produção do espaço. A abordagem territorial proposta neste estudo oferece um caminho analítico e prático para repensar o caráter a-espacial da financeirização, bem como entender suas repercussões e como o capital se ancora em novos setores e no espaço.

REFERÊNCIAS

- AALBERS, Manuel. Financial geography II: Financial geographies of housing and real estate. **Progress in Human Geography**, v. 43, n. 2, p. 376–387, 2019.
- AALBERS, Manuel. The potential for financialization. **Dialogues in Human Geography**, v.5, n.2, p. 214–219, 2015.
- BENKO, Georges; PECQUEUR, Bernard. Os recursos de territórios e os territórios de recursos. **Geosul**, v. 16, n. 32, p. 32-50, 2001.
- BENVEGNÙ, Carlotta; GABORIEAU, David. Produire le flux: L'entrepôt comme prolongement d'un monde industriel sous une forme logistique. **Savoir/Agir**, v. 39, n. 1, p. 66–72, 2017.
- BRAUN, Benjamin et al. Asset manager capitalism as a corporate governance regime. **The American political economy: Politics, markets, and power**, v. 270, 2021.
- BIRCH, Kean; WARD, Callum. Assetization and the 'new asset geographies'. **Dialogues in human geography**, v. 14, n. 1, p. 9-29, 2024.
- BRIGATTI, Fernanda. Faltam casas e sobram vagas nas cidades dos galpões. **Folha de S. Paulo** [online], São Paulo, 26 de março, 2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/03/faltam-casas-e-sobram-vagas-nas-cidades-dos-galpoes.shtml>
- CHIAPELLO, Eve. So what is assetization? Filling some theoretical gaps. **Dialogues in Human Geography**, v. 14, n. 1, p. 43-46, 2024.
- CORPATAUX, José; CREVOISIER, Olivier; THEURILLAT, Thierry. The territorial governance of the financial industry. R. Martin & J. Pollard, **Handbook on the Geographies of Money and Finance**, p. 69-85, 2017.
- COLLIERS. Market Overview 2T23, Resumo do mercado de condomínios logístico, 2023.
- CREVOISIER, Olivier. Beyond territorial innovation models: the pertinence of the territorial approach. **Regional Studies**, v. 48, n. 3, p. 551-561, 2011.

CREVOISIER, Olivier; THEURILLAT, Thierry; ROTA, Matias; SEGESSEMAN, Alain; MERCKHOFFER, Anaïs. The role of real estate in the development of cities and regions: Territorial real estate and economic systems. **Progress in Economic Geography**, v. 3, n. 1, p. 100040, 2025.

GRANOVETTER, Mark. Economic action and social structure: The problem of embeddedness. **American Journal of Sociology**, 91(3), 481-510, 1985

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HESSE, Markus; RODRIGUE, Jean-Paul. The transport geography of logistics and freight distribution. **Journal of Transport Geography**, v. 12, n. 3, p. 171–184, 2004.

HIGGINS, Christopher; FERGUSON, Mark; KANAROGLOU, Pavlos. Varieties of Logistics Centers: Developing Standardized Typology and Hierarchy. Transportation Research Record: **Journal of the Transportation Research Board**, v. 2288, n. 1, p. 9–18, 2012.

LANGLEY, Paul. Assets and assetization in financialized capitalism. **Review of international political economy**, v. 28, n. 2, p. 382-393, 2020.

LENCIONI, Sandra. Condomínios Industriais: um nicho dos negócios imobiliários. In: PEREIRA, Paulo et al. **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades latinoamericanas**. São Paulo: FAUUSP, 2011.

LEYSHON, Andrew; THRIFT, Nigel. The capitalization of almost everything: The future of finance and capitalism. **Theory, culture & society**, v. 24, n. 7-8, p. 97-115, 2007.

MAGNANI, Maira; SANFELICI, Daniel. O e-commerce e os fundos imobiliários logísticos: estratégias de captura de rendas imobiliárias. **Cadernos Metrópole**, [S. l.], v. 24, n. 53, p. 173–198, 2021

MAGNANI, Maira; SANFELICI, Daniel; ADISSON, Félix; HALBERT, Ludovic. Assetising Brazilian logistics: power, spaces and scales under asset management capitalism. **Finance and Space**, v. 1, n. 1, p. 240-258, 2024.

MAGNANI, Maira; SHIMBO, Lucia. Para além das metrópoles globais: a atuação de investidores financeiros nas cidades médias brasileiras. **Confins**, n. 65, 2024.

MEZZADRA, Sandro; NEILSON, Brett. **The Politics of Operations**: Excavating Contemporary Capitalism. Duke University Press, 2019.

OLIVEIRA, Leandro. A emergência da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Espaço e Economia**, n. 7, 2015.

PIKE, Andy; POLLARD, Jane. Economic Geographies of Financialization. **Economic Geography**, v. 86, n. 1, p. 29–51, 2010.

RAIMBAULT, Nicolas. Outer-suburban politics and the financialisation of the logistics real estate industry: The emergence of financialised coalitions in the Paris region. **Urban Studies**, v. 59, n. 7, p. 1481–1498, 2022.

RODRIGUE, Jean-Paul. **The Geography of Transport Systems**. 6. ed. London: Routledge, 2024.

SANFELICI, Daniel. Financeirização e a produção do espaço urbano no Brasil: uma contribuição ao debate. **EURE (Santiago)**, v. 39, n. 118, p. 27–46, 2013

SANFELICI, Daniel. A centralidade das aglomerações metropolitanas na economia globalizada: fundamentos econômicos e possibilidades políticas. **Cadernos MetrÓpole**, v. 18, n. 37, p. 623-646, 2016.

SANFELICI, Daniel. De Recursos Intangíveis a Ativos Financeiros: as Regiões Metropolitanas Como Nexos Da Economia Global. In.: OLIVEIRA, Floriano Godinho De; OLIVEIRA, Leandro Dias De; TUNES, Regina Helena; PESSANHA, Roberto Moraes. (Orgs.). **Espaço e Economia: Geografia Econômica e a Economia Política**. 1ed. Rio De Janeiro: Consequência, 2019, p. 103-134., 2019.

SHIMBO, Lucia; SANFELICI, Daniel; MARTINEZ-GONZALEZ, Beatriz. Consultorias imobiliárias internacionais e racionalidade financeira na avaliação e gestão de imóveis em São Paulo. **EURE (Santiago)**, v. 47, n. 140, p. 221-242, 2021.

SILVA, Patrícia. **Serviços ecossistêmicos e a conservação dos recursos hídricos à luz da modernização ecológica: o “Projeto Conservador das Águas”, município de Extrema-MG.** Tese (Doutorado em Geografia) Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense. Niterói p. 200, 2021.

TAPP, Renee; WEBER, Rachel. Buildings as financial assets. In: **The Political Economy of Land.** Routledge, 2022. p. 56-72.

THEURILLAT, Thierry; RÉRAT, Patrick; CREVOISIER, Olivier. The real estate markets: Players, institutions and territories. **Urban Studies**, v. 52, n. 8, p. 1414-1433, 2015.

THEURILLAT, Thierry; VERA-BÜCHEL, Nelson; CREVOISIER, Olivier. Commentary: From capital landing to urban anchoring: The negotiated city. **Urban Studies**, v. 53, n. 7, p. 1509-1518, 2016.

VAN LOON, Jannes; AALBERS, Manuel. How real estate became ‘just another asset class’: The financialization of the investment strategies of Dutch institutional investors. **European Planning Studies**, v. 25, n. 2, p. 221-240, 2017.

WARD, Callum, BRILL, Frances, DERUYTTER, Laura; PIKE, Andy. Local state financialisation: future research directions for an emergent conjuncture. **Finance and Space**, v. 1, n. 1, p. 318-339, 2024.

YASSU, Alexandre. O galpão logístico e a financeirização urbana: da flexibilidade produtiva ao imobiliário. **Cadernos MetrÓpole**, v. 24, n. 53, p. 257–282, 2022.