

ESPAÇO REGIONAL METROPOLITANO: A AMPLIAÇÃO DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO A PARTIR DO RODOANEL

REGIONAL METROPOLITAN SPACE: EXTENDING SPACE PRODUCTION IN THE METROPOLITAN REGION OF SÃO PAULO FROM RODOANEL

Leandro de Andrade¹

Universidade de São Paulo

lda.leandrodeandrade@gmail.com

Resumo

No atual contexto histórico, assiste-se a um aprofundamento da relação espaço-capital. O espaço urbano, em especial o da metrópole, dentro de uma escala local, já não é o suficiente para garantir a sustentação, a acumulação e a reprodução do capital. Dito isso, levanta-se a hipótese de que a produção do espaço metropolitano regional (ou cidade-região) tornou-se condição *sine qua non* da reprodução do capital no esteio do regime de acumulação neoliberal. À vista disso, investigar-se-á a articulação entre a produção de escalas e a produção de espaço, uma vez que, por meio dessa relação, é possível compreender elementos centrais da nova dinâmica do capital. Por fim, analisar-se-á também a construção do Rodoanel no estado de São Paulo, pois tal projeto contém a intencionalidade de produção de uma metrópole regional (tendo a cidade de São Paulo como núcleo pulsante do processo) no território nacional. Neste texto, recorreu-se a uma bibliografia teórica a fim de expor alguns instrumentos analíticos capazes de nos aproximar do processo ocorrido na realidade. A análise empírica é feita a partir de dados secundários. Nas considerações finais, concluímos que de fato a produção do espaço regional tornou-se imperativo para garantir a sustentação e reprodução do capitalismo contemporâneo, no entanto essa conclusão não serve como fechamento da análise, e sim como uma abertura para futuros estudos.

Palavras-chave

Urbano; Metrópole; Região.

Abstract

In the current historical context, it can be witnessed a deepening of the space-capital relationship. Urban space, especially that of the metropolis, within a local scale, is no longer enough to guarantee the support, accumulation and reproduction of capital. In this text, the hypothesis is raised that the production of the regional metropolitan space (or city-region) has become a *sine qua non* condition for the reproduction of capital in the mainstay of the neoliberal accumulation regime. Faced with this, the articulation between the production of scales and the production of space will be investigated, since, through this relationship, it is possible to understand central elements of the new dynamics of capital. Finally, the construction of the Ring Road in the state of São Paulo will also be analyzed, as this project contains the intentionality of producing a regional metropolis (with the city of São Paulo as the pulsating nucleus of the process) in the national territory. In this text, a theoretical bibliography was used in order to expose some analytical instruments

¹ Bacharel em Geografia pela USP e licenciando pela mesma universidade.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, n° 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

capable of bringing us closer to the process that occurred in reality. The empirical analysis is made from secondary data. In the final remarks, we conclude that in fact the production of the regional space has become imperative to guarantee the support and reproduction of contemporary capitalism, however this conclusion does not serve as a closure of the analysis, but as an opening for future studies.

Keywords

Urban; Metropolis; Region.

Introdução

O atual momento histórico é marcado por uma dinâmica global em que há um aprofundamento do processo de produção e da mercadorização do espaço urbano, fenômeno dirigido principalmente pelo setor financeiro e imobiliário (MARTINS, 2010; CARLOS, 2017; SANFELICI, 2018). E, de forma simultânea e articulada a isso, ocorre também a desregulamentação da economia (o desmantelamento da base fordista-keynesiana a fim de criar condições para a ordem neoliberal pós-fordista) e a flexibilização do trabalho (a retirada de direitos trabalhistas em nome da competitividade). Esse contexto ocorre em meio a chamada globalização, que é, sobretudo, a complexificação do modo de produção capitalista.

No que concerne às implicações espaciais desse momento, percebe-se que o espaço urbano, mormente o metropolitano² (espaço ou multicêntrico ou policêntrico onde há gerenciamento e comando da produção e da circulação), é o cerne da estruturação e da intensificação da globalização, pois é o lugar onde há maior possibilidade de articulação das escalas espaciais (a local, a regional metropolitana, a nacional e a global) produzidas para garantir a sustentação e a reprodução do capital no e por meio do espaço (isto é,

² Sandra Lencioni, ao analisar o processo de metropolização, faz uma distinção entre metrópole multicêntrica e metrópole policêntrica. Para autora: “São Paulo e Buenos Aires, por exemplo, são metrópoles com várias centralidades. No entanto, a primeira é policêntrica, uma vez que mais de uma centralidade desempenha as funções de direção. Já Buenos Aires se constitui como uma metrópole multicêntrica, com vários centros. Isso porque o centro de comando e direção das atividades econômicas, da gestão do capital, está circunscrita a uma só área” (LENCIONI, 2017, p.52). Embora a autora não faça referência à ideia de metrópole global, considero o raciocínio dela um caminho interessante para diferenciarmos, em nossa perspectiva, metrópole (marcada pela multicentralidade) da metrópole global (marcada pela policentralidade).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, n° 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

atividades econômicas no espaço e comercialização do espaço). Nas metrópoles globais (marcadas pela policentralidade), verifica-se o aprofundamento desse processo a partir da seguinte situação: deixam de ser espaços de domínio da produção e passam a ser centros de comando financeiro, os quais detêm a capacidade de subordinar os outros setores da economia, inclusive a própria indústria. Trata-se da emergência dos espaços pós-industriais.

Esses novos espaços de comando e gerenciamento político-econômico têm sido muito estudados nos últimos anos. Já na década de 1990, Sassen (1993, p. 188), reconhecendo a reordenação e a transformação do espaço mundial a partir da década de 1980, argumentou que algumas cidades, devido ao histórico de acumulação, assumem um papel diferente no contexto da globalização: atuam como centros de comando da economia mundial, exercendo, muitas vezes, o papel de mercado mundial de serviços especializados para produtores. Na perspectiva da autora, Tóquio, Nova York e Londres, na década de 1990, já apresentavam essa característica, isto é, ali, havia uma complexa produção de serviços de controle da rede global de circulação e de produção (serviços financeiros e tecnológicos). Cidades desse porte e com tais características foram denominadas por Sassen como cidades-globais³.

A intensa dispersão de escritórios e de fábricas fez emergir a necessidade de haver uma centralização do comando; a necessidade de um lugar de produção de insumos para o controle e gerenciamento da produção global. Mas por que esses serviços especializados também não foram fragmentados e dispersados geograficamente? De acordo com Sassen:

[...] Antes de tudo, economiza-se com a utilização de tais empresas especializadas quando elas se encontram próximas a outras que produzem insumos essenciais ou cuja proximidade torna possível juntar a produção de determinados serviços oferecidos. Além disso, a concentração promove a necessidades e expectativas nas pessoas, como estar empregadas nestes novos serviços que exigem muita prática. Elas são atraídas por amenidades e estilos de viver que os grandes centros urbanos podem oferecer. Os escritórios de

³ Essa reflexão de Sassen foi feita em outro contexto histórico. Entretanto a dinâmica apontada por ela, ainda que tenha já sinais de modificação, parece continuar pertinente quando nos debruçamos sobre as metrópoles globais, uma vez que em tais espaços há concentração de atividades de diferentes níveis de especialização, os quais influenciam na organização e na ocupação de forma diversa das metrópoles do período fordista. Em resumo, a reflexão de Sassen, aqui, serve-nos muito mais como ponto de partida que propriamente elemento explicativo do processo.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 6, n° 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

contabilidade podem servir seus clientes à distância, mas a natureza de seus serviços depende da proximidade com especialistas, advogados, programadores. Neste sentido, então, pode-se falar de *campos de produção* (grifo da autora) (SASSEN, 1993, p.195).

Storper e Venables (2005), fornecendo um caminho explicativo para compreendermos o motivo de haver concentração num contexto de desenvolvimento da tecnologia da informação e do transporte, apontam que o contato face a face é o elemento central da dinâmica⁴, haja vista que, por meio disso, é possível haver uma transmissão segura do conhecimento relacionado à gestão e ao controle de atividades complexas – como as anunciadas por Sassen (1993). Essa linha de raciocínio provoca-nos a pensar na reestruturação produtiva de maneira mais aprofundada, isto é, para além do economicismo e do tecnicismo. No ponto de vista dos autores, o contato face a face permite a criação de vínculos emocionais, um melhor julgamento da habilidade daquele que participará do projeto da empresa, além de minimizar uma possível manipulação por parte do indivíduo. Ao se debruçarem sobre o burburinho, advindo do contato face a face, nas grandes metrópoles globais, os autores asseveram que:

[...] As maiores e mais globalmente ligadas áreas metropolitanas gozam de crescimento mais acentuado do que a economia como um todo, na medida em que reforçam suas posições como centros de inventividade e criatividade, de gestão de transações não padronizadas e partes de cadeias de produção, isto é, funções que conduzem e orientam uma divisão de trabalho crescentemente complexa no capitalismo moderno como um todo. As economias desses lugares centrais cada vez mais se compõem de aglomerações de (a) funções criativas e culturais (inclusive de indústrias ligadas a isso, tais como a moda, desenho, desenho e artes); (b) turismo; (c) serviços financeiros e de negócios; (d) ciências, tecnologia e alta tecnologia e pesquisa; e (e) poder e influência (governos, sedes empresariais, associações profissionais e de negócios e organismos internacionais). Essas economias (...) possuem o burburinho, por

⁴ Evidentemente, diante do avanço da tecnologia da informação e da comunicação (além de outros fatores mais determinantes para aglomeração, como infraestrutura de circulação da informação), temos de olhar com ressalvas o argumento de Storper e Venables. A pandemia do novo coronavírus tornou-se, praticamente, um catalisador da implementação do trabalho *home office*, o qual, sem dúvida, traz novos desafios analíticos aos estudos sobre o espaço. Entretanto a necessidade do face a face não parece ter se tornado algo obsoleto, e sim, talvez, menos importante que outrora. Por exemplo, em *live* promovida pela empresa Empiricus (evento disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=28Qpcs2Bd_8&ab_channel=SantanderBrasil), no primeiro semestre de 2020, o presidente do Banco Santander Brasil, Sérgio Rial, mostrou-se muito entusiasmado do trabalho remoto (principalmente por possibilitar diminuição de gasto com funcionário), mas considerou importante a presença física do funcionário no escritório, pelo menos uma vez no mês.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

serem grandes o suficiente para concentrar grande número de setores os quais requerem, todos, o contato FaF. As sinergias entre tais atividades – sinergias que operam por meio do burburinho – conferem vantagens de pioneirismo a seus participantes e geram rendas econômicas [...] (STORPER & VENABLES, 2005, p.54).

A análise de Sassen e a de Storper e Venabeles, todavia, são insuficientes para entender o papel do próprio espaço nesse contexto. A investigação da dinâmica das principais cidades no período da globalização leva-nos, então, às seguintes perguntas fundamentais para compreensão do processo anunciado: por que o espaço urbano se tornou elemento chave do desenvolvimento do capital contemporâneo? Seria o espaço um elemento passivo na globalização, isto é, um simples palco das relações sociais? Santos (2018b), Carlos (2018), Damiani (2008) e Martins (2010) mostram que o espaço urbano, especialmente o metropolitano, não é mero sustentáculo da atividade econômica e social, mas sim componente fundamental, uma vez que, por meio da produção e reprodução espacial, garante-se o atual processo de acumulação e de reprodução do capital.

Em “A cidade: o homem e a cidade, a cidade e o cidadão, de quem é o solo urbano?” Carlos explica-nos a idiossincrasia, no que diz respeito ao valor e ao preço do solo, do espaço urbano. Segundo a autora:

[...] O espaço geográfico nasce do processo de construção material da sociedade, no processo de trabalho, ao contrário da terra, que não é produto do trabalho (a terra “em si”, terra-matéria, será entendida como instrumento de produção). Enquanto parcela do espaço urbano, a terra transcenderia a condição de sítio da fábrica, e lugar de moradia no sentido estrito, embora, eventualmente, pudesse comportar esse raciocínio. A fábrica ou moradia obedecem a uma ordem não apenas próxima, isto é, circunscrita a sua particularidade, referente àquela do lugar, mas a uma ordem distante, que recoloca essa particularidade em sua relação com a totalidade do espaço, no construído [...] (CARLOS, 2015, p.52).

Completando esse raciocínio, Carlos diz:

O processo de formação do preço da terra, enquanto manifestação do valor das parcelas, leva em conta, desde processos cíclicos da conjuntura nacional (que incluem a forma de manifestação de processos econômicos e mundiais) até

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

aspectos políticos e sociais específicos de determinado lugar. Todos esses fatores vinculam-se ao processo do desenvolvimento urbano, que ao realizar-se, redefine a divisão espacial e, com isso, o valor das parcelas. O valor será determinado em função do conjunto ao qual pertencem, e na inter-relação entre o todo e a parte ocorre o processo de valorização real ou potencial de cada parcela do espaço (o preço de cada terreno da cidade é determinado pela sua localização⁵ na cidade). (CARLOS, 2015, p.54).

Esse raciocínio serve de base para outra reflexão da autora:

[...] a cidade, produto do desenvolvimento do trabalho social sobre a base de produção de mercadorias (produção capitalista), torna-se, também, produto mercantil em toda sua extensão [...] (CARLOS, 2018, p. 99).

E sendo, portanto, a produção do espaço urbano, no atual momento histórico, de suma importância para a valorização ou revalorização do capital, mormente o especulativo (visto que o produzir na condição de mercadoria possibilita altos retornos financeiros, além de, numa crise de sobreacumulação, ser uma saída para recuperação econômica) pode-se dizer que as intervenções urbanas, especialmente nas cidades globais, não são apenas para modernização do espaço - a fim de criar uma infraestrutura de gerenciamento, de circulação e de controle, e sim para inclui-lo no circuito global da mercadoria. Em “Espaço-tempo da vida cotidiana na metrópole”, Carlos narra esse processo na cidade de São Paulo. Moradores de Itaim, de Pinheiros e da Vila Olímpia, na década de 1990, perderam suas casas, seus espaços afetivos e seus lugares de vivência devido à Operação Urbana Faria Lima (OUFL), cujas justificativas explícitas eram melhorar a infraestrutura viária da cidade e possibilitar a expansão do setor de serviços; e a implícita, a inserção de terras no mercado imobiliário. Tal episódio é ilustrativo da

⁵ Martins, ainda que tenha interpretação diferente sobre a formação do preço do solo urbano, faz uma reflexão muito útil à discussão proposta, visto que expõe algumas das variáveis influenciadoras do processo: “(...) Não existe localização em si, existe uma forma sucessiva, por acumulação, de ir se produzindo o espaço, de forma que as intervenções na abertura de ruas, no nivelamento de terrenos e de obras de infraestrutura serão sempre revividas quando novos empreendimentos aparecerem, de forma que investimentos anteriores passam a compor obras atuais. É por meio da reunião e intensificação de investimentos, públicos e privados, que se formam centralidades, que por sua vez reiteram as rendas por melhor localização” (MARTINS, 2010, p.53).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

ação dos agentes hegemônicos na redução do espaço a simples meio físico, à coisa, à mercadoria.

Entretanto, a despeito das transformações locais, parece-nos que a (re) produção do espaço metropolitano não se limita a ações na escala local. Leopoldo (2018), ao se debruçar sobre a produção espacial de Alphaville, mostra-nos que estamos diante de uma tendência mais complexa de metropolização: uma metropolização-financeira, que implica a produção de espaços regionais metropolitanos. Na perspectiva do autor:

As formas geradas no âmbito do processo de metropolização do espaço, como os shopping centers, hipermercados, loteamentos fechados, sistemas integrados de transporte, distritos de negócios, etc. espalham-se na e para além da metrópole e sua região metropolitana (...) O metropolitano acirrou a divisão dos espaços do trabalho, do lazer e da vida privada, que o urbano precipitava, visto que a vida do homem metropolitano cada vez mais se realiza em uma rede de metrópoles, cidades e regiões, na policentralidade. Isto impõe longos deslocamentos e redimensiona as distâncias. Entretanto, em outras situações, a lógica metropolitana operou na integração desses espaços, como no caso dos condomínios exclusivos e loteamentos fechados, chamados por Allen Scott, John Agnew, Edward Soja e Michael Storper (2001, p.21) de “assentamentos-fortaleza”, em que um mesmo lugar se circunscrevem os espaços do lazer, do trabalho e da vida privada. (LEOPOLDO, 2018, pp. 137-138).

Essa reflexão ajuda-nos a perceber que a totalidade do processo não diz respeito apenas à realização do capital global no espaço urbano local, mas também à produção de um espaço regional metropolitano, o qual, tentar-se-á argumentar neste texto, também está intrincado à relação dialética de produção de escalas. No ponto de vista de Lencioni, estamos diante de uma nova determinação histórica:

[...] Esse processo é uma determinação histórica porque se coloca como condição, meio e produto fundamental para reprodução social contemporânea. A metrópole contemporânea, a que exprime o momento mais avançado da urbanização, a que revela uma nova época, é condição para reprodução do capital e, ainda, um produto do próprio capital. Nesse sentido, é precisamente uma condição, meio e produto do momento de reprodução cuja determinação reside no capital imobiliário e financeiro (LENCIONI, 2017, p.81).

Dessa maneira, pode-se assegurar que há, sob a égide da globalização, um processo mais complexo de metropolização, o qual resulta em espaços regionais

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

metropolitanos ou cidades-regiões (LENCIONI, 2017, p.141). Nessas novas regiões, o investimento em infraestrutura tem a finalidade de garantir a circulação global da mercadoria e de inserir novos espaços no circuito global da mercadoria, isto é, torná-lo mercadoria, de sorte que o setor imobiliário emerge como o protagonista na articulação e na produção das escalas de ação. Em outras palavras, os novos espaços regionais são pensados e produzidos para atender os imperativos do capital no atual contexto histórico (ANDRADE, 2019).

Dito isto, buscar-se-á nas linhas seguintes fazer uma reflexão sobre a seguinte hipótese, tendo no horizonte a metrópole de São Paulo: na globalização, há uma tendência de produção de novos espaços regionais, os quais são homogêneos, fragmentados e hierarquizados a fim de atender aos interesses da classe hegemônica do capital; tal produção está associada à produção de escalas - especialmente a metropolitana, uma vez que elas “são resultado de uma estratégia de apropriação, transformação e comercialização do espaço” (ANDRADE, 2019). Em outras palavras, os novos espaços regionais ou cidades-regiões têm a finalidade de ampliar tanto a acumulação quanto a reprodução⁶ do capital.

Para investigação dessa hipótese, recorreremos, majoritariamente, a abordagens teóricas cujos instrumentos analíticos nos permitem minimamente realizar uma reflexão mais cautelosa. A análise empírica – a produção do espaço em escala regional metropolitana - está assentada em dados secundários, fornecidos, principalmente, pelo LABHAB – FAUSP, em relatório sobre o trecho oeste do Rodoanel, e pelo estudo de Paulo Freire Santoro e Raquel Rolnik (2017) sobre o aumento da entrada de capital

⁶ Ana Fani Carlos, estabelecendo um diálogo com David Harvey a respeito da dinâmica espacial no atual contexto histórico, entende que: “(...) a construção espacial capaz de permitir a mobilidade do capital como fundamento da acumulação coloca-nos diante da necessidade de reprodução continuada da totalidade das situações necessárias ao processo. Para tanto, se a noção de acumulação se funda na ideia de tempo do processo (isto é, produto da mobilidade crescente do capital necessária à valorização), a reprodução guarda o sentido de um processo que se renova como condição de sua própria sobrevivência, e em cada momento de forma superada. Daí decorre o sentido de movimento de transformação, de realização contraditória que se encontra escorando o desenvolvimento ampliado do processo de produção como um todo, enquanto desenvolvimento da formação econômica da sociedade e não como modo de produção (...)” (CARLOS, 2018, p.107).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

externo no mercado imobiliário de São Paulo, com destaque na dinâmica imobiliário ao longo de trechos das rodovias, como a do Rodoanel.

A produção da escala regional-metropolitana e a produção dos novos espaços regionais

Embora reconheçamos o aspecto de recurso metodológico, não interpretamos aqui a escala como simples instrumento de análise. Vamos também de encontro à tese de que a escala diz respeito a uma concepção fenomenológica, concentrada no indivíduo, tendo em vista o nível do fenômeno percebido. Em verdade, argumentamos ser a escala um produto social, o que implica se questionar sobre quem a produz, como a produz e o motivo de a produzir; outrossim, nessa linha argumentativa, não se entende as escalas como algo natural e imóvel, mas sim como elemento constitutivo de cada momento histórico, da organização social e das disputas sociais (SANTOS, 2018a, p.105)⁷. Logo, não é equívoco dizer haver a existência de escalas heterogêneas no mundo, seja no conteúdo seja na forma; tal coexistência é marcada por contradições entre as várias escalas existentes, mormente porque cada uma pode anunciar interesses sociais antagônicos entre si (as escalas do capital frente às escalas dos movimentos sociais por moradia, por exemplo). No ponto de vista de César Ricardo Simoni Santos:

[...] torna-se possível conceber a própria escala como produto estratégico das relações sociais que visam à acumulação e à reprodução do poder. Tanto o político quanto o econômico ou o social podem produzir dimensões escalares novas ou modelar estratégias de articulação entre as esferas escalares já existentes desviando de escalas nas quais encontram maiores dificuldades de ação, inserindo dimensões escalares desprezadas em momentos pretérito de atividade social, propondo relações imediatas entre registros escalares aparentemente antagônicos. Claro está que alguns segmentos contam com instrumentos de manipulação do registro escalares mais apropriados e eficientes que outros, assim como com uma capacidade de bloqueio de ações

⁷ Neil Brenner (nº33, 2013) e Daniel Sanfelici (2018), dentro de uma perspectiva político-econômica, oferece-nos um caminho de aprofundamento disso. Aquele nos mostra a potencialidade da instrumentalização da escala por atores sociais, tornando-a, mas não somente, também arena de disputa; e este, por sua vez, lança luz sobre a atuação escalar da classe capitalista no processo de produção do espaço no Brasil. Entretanto Adan Moore (v.20, nº42, 2018) é quem melhor ilustra o desafio de se considerar a escala uma categoria capaz de explicar parte da realidade. Recorrendo a uma distinção entre categoria analítica e categoria prática, o autor provoca-nos a fazer um estudo da escala efetivamente a partir dos atores, isto é, por meio da categoria prática, e não ficarmos presos em ideias pressupostas, quase sempre, em sua perspectiva, substancialistas. Agradeço a equipe de revisão que, de maneira anônima, recomendou-me a leitura das reflexões de Moore.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

de outrem em determinadas dimensões escalares (SANTOS, 2018a, pp. 105-106).

Para avançarmos na discussão, as escalas produzidas e manipuladas pelo capital precisam ser identificadas, haja vista a potência de transformação espacial que elas detêm. Smith (1988, p.196), analisando esse tema, percebeu a produção de pelo menos três escalas fundamentais: a escala urbana, a escala do Estado-nação e a escala global, as quais já existiam em modos de produção pretéritos, mas agora são produzidas numa lógica de reprodução do modo de produção capitalista. Soma-se a esse quadro geral a escala metropolitana ou escala regional metropolitana, meio estratégico de alocação de investimento global para encontrar na região produzida formas de obtenção de valor.

Na globalização, a escala global ou mundial é produzida pelos agentes hegemônicos do capital (bancos, fundos de investimentos, transnacionais e instituições financeiras supranacionais, como o Fundo Monetário Internacional e Banco Mundial), os quais forçam a implementação de agendas econômicas e políticas que facilitam a acumulação e a reprodução capitalista. E é por meio dessa escala que há o aprofundamento da mundialização do mercado e a ampliação das relações de trocas (SMITH, 1988), fenômeno que requer necessariamente o avanço do desenvolvimento técnico, sem o qual, o capital teria dificuldade para garantir a apropriação do valor.

A partir das reflexões de Smith (1988), pode-se dizer que, em verdade, a escala global é produzida no escopo de estratégias que possibilitem a universalização do capital. A “essência” dessa escala é a tentativa de redução do espaço e da força de trabalho do mundo à condição de mercadorias. No que diz respeito especificamente ao aspecto espacial, por exemplo, há introdução de novos espaços no processo global de acumulação e de reprodução do capital, o que explica, como apontado por Carlos (2018, p.82), a mercadorização de áreas de lazer, de turismo, além do processo de desarticulação espacial, transformando um espaço predominantemente industrial ou em espaço corporativo ou em reserva de valor para futura revalorização (algo comum em alguns antigos espaços industriais afetados negativamente pela globalização). No que toca à força de trabalho, percebe-se a tentativa de promover uma diferenciação espacial do valor

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

da mão-de-obra (SMITH, 1988). Essa igualização sem efetiva igualização faz emergir, no ponto de vista de Smith, esta contradição:

Por um lado, os capitais desenvolvidos e altamente centralizados devem constantemente procurar não exatamente os elementos físicos da produção – os necessários valores de uso – mas fontes cada vez mais baratas desses elementos, especialmente matérias-primas e força de trabalho. Ao expandir sua busca de mais-valia relativa, o capital é levado a transformar os espaços exteriores, relativamente subdesenvolvidos, em espaços de produção e acumulação. Por outro lado, pressionado pela constante ameaça de superacumulação, o capital tenta transformar os lugares em mercados para suas mercadorias, em locais de consumo. Mas não pode fazer as duas coisas, porque pode transformar as sociedades subdesenvolvidas em locais de consumo, somente desenvolvendo-os e elevando os salários para facilitar o consumo. Há uma contradição entre os meios de acumulação e as condições necessárias para acumulação ocorrer, apresentando nítidos contornos geográficos (SMITH, 1988, p.203).

Dessa situação, de certa forma, deriva a importância da escala Estado-Nação, uma vez que, por meio dessa escala, é possível defender a produção de mais-valia relativa tendo em vista a necessidade de garantir a reprodução e a acumulação do capital. Todavia isso não significa que haja perfeita união dos Estados para essa finalidade. Essa escala pode ser utilizada, muitas vezes, em estratégias geopolíticas oriundas da necessidade de sobrevivência na competição global advinda do modo de produção capitalista (SMITH, 1988).

A produção dessa escala revela-nos, em verdade, a importância do Estado-nação no atual estágio do capitalismo. Historicamente não há capitalismo sem o Estado, haja vista que este é a instituição que impõe e garante os fundamentos sociais do modo de produção capitalista, principalmente porque detém o monopólio da violência e o poder de criar e de suspender normas favoráveis aos agentes econômicos em cada momento histórico (por exemplo, leis de enfraquecimento da classe trabalhadora, zoneamento espacial, leis benéficas para produção ampliada de espaço, regulamentação de atuação de agentes privados na produção espacial, como bancos, Fundos de Investimentos Imobiliários, companhias de securitização, etc.); logo, não é novidade a associação entre Estado e Capital. O aspecto novo do contexto atual, apesar do discurso neoliberal – Estado mínimo, é a atuação do Estado, aliado ao capital hegemônicos, não só para proteção da

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

mais-valia relativa (ação mais nítida nos países detentores do poder), mas sobretudo para assegurar, a qualquer custo, tanto a reprodução quanto o regime de acumulação vigente, algo que ameaça até mesmo o sagrado no capitalismo: a propriedade privada.

A respeito desse último ponto, Carlos (2017, p.92) explica-nos que, nos espaços centrais da metrópole de São Paulo, a propriedade privada tornou-se um obstáculo a um novo processo de reprodução e de acumulação do capital. Não à toa, o primeiro estágio da Operação Urbana Faria Lima, na expansão do capital para parte sudoeste da metrópole, foi, então, a retirada desse empecilho. E somente o Estado tinha (e tem) a legitimação para isso, ou seja, para garantir e sustentar a ordem vigente, se necessário for, Estado e agentes hegemônicos do capital, em aliança, suspendem provisoriamente a inviolabilidade da propriedade privada, a qual retornará, no momento seguinte, nas mãos de um novo proprietário. Quando observamos o espaço de Itaim e de Vila Olímpia, por exemplo, vê-se a transformação na morfologia e no conteúdo dos bairros. Ali, havia uma ocupação horizontal na forma de residência, e, hoje, há uma densa ocupação verticalizada, marcada por prédios de última geração destinados ao setor de serviços avançados.

Esse episódio serve-nos também como ponto de partida para falarmos da escala urbana ou local. Por meio dessa escala, o capital interfere e transforma a morfologia urbana, mudando as formas, as funções e as estruturas. No caso da OUFL, por exemplo, vê-se uma mudança na arquitetura, na infraestrutura viária e no conteúdo social do espaço (CARLOS, 2017). Em outras palavras, essa escala é o meio de atuação do capital para fazer valer a predominância do valor de troca sobre do o valor de uso no que diz respeito ao espaço. “Assim, o mundo depende das virtualidades do lugar, onde está posto concretamente o movimento que vai da produção da mercadoria à produção do espaço como mercadoria” (CARLOS, 2018, p.82).

O desenvolvimento desse estágio do capitalismo, porém, promove a produção de mais uma escala para atender o atual dinamismo da reprodução: a escala-metropolitana ou regional-metropolitana. Por meio dessa escala, incorporadoras de capital aberto (algumas também atuantes na escala nacional) ampliam seu banco de terrenos para além

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, n° 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

dos espaços centrais, onde o fenômeno da raridade do espaço é mais intenso⁸. A escala metropolitana não elimina a importância da escala urbana e da nacional. Em verdade, os agentes hegemônicos atuam por meio dessas escalas na produção espacial, por exemplo: por meio da escala global, investidores internacionais alocam recursos em incorporadoras nacionais de capital aberto, as quais, atuando via escala nacional, podem estabelecer aproximação com Estado para garantir facilidades na aquisição e na produção do espaço, seja num bairro (políticas de gentrificação, construção de prédios executivos, etc.), seja numa região metropolitana (megaprojetos de infraestrutura de escoamento), sendo respectivamente exemplos de atuação por meio da escala local e da escala metropolitana⁹.

A importância da escala metropolitana é devido à necessidade de produzir um espaço regional onde haja infraestrutura de circulação global acelerada da mercadoria e condições socioespaciais para o consumo e para produção e consumo do espaço - fundamental para acumulação e reprodução do capital no capitalismo contemporâneo. De acordo com Martins (2010), a metropolização das escalas municipais faz parte da ação das incorporadoras e dos agentes financeiros para aumentar tanto o banco de terras quanto a produção de espaço propriamente dito. Já desde a década de 1990, há aumento

⁸ Leopoldo, trazendo à luz da discussão os anúncios de lançamento imobiliário em Alphaville, argumenta que: “No processo de metropolização regional, as novas raridades são reproduzidas e reinventadas nas novas fronteiras de reprodução da metrópole, no sentido de especializar a difusão dos conteúdos metropolitanos em frentes menos expostas à miséria da reprodução do espaço urbano. De algum modo, os agentes da produção do espaço metropolitano negativamente aderem ao sonho de distanciamento da violência e da miséria urbana, em direção à produção de subúrbios metropolitanos (...)” (LEOPOLDO, 2018, p.156).

⁹ O processo descrito vai ao encontro da hipótese, levantada por Lefebvre, de implosão-explosão da cidade. Lefebvre, ao se debruçar sobre a contradição entre o urbano e industrialização, entende que há: “(...) um processo induzido que se pode chamar de ‘implosão-explosão’. O fenômeno urbano se estende sobre uma grande parte do território, nos grandes países industriais. Atravessa alegremente as fronteiras nacionais; a Megalópole da Europa do norte vai do Rur ao mar e mesmo às cidades inglesas, e da região parisiense aos países escandinavos. Este território está encerrado num *tecido urbano* (grifo do autor) cada vez mais cerrado, não sem diferenciações locais e sem ampliação da divisão (técnica e social) do trabalho para as regiões, aglomerações e cidades. Ao mesmo tempo, nesse tecido e mesmo noutros lugares, as concentrações urbanas tornaram-se gigantescas; as populações se amontoam atingindo densidades inquietantes (por unanimidade de superfície ou de habitação). Ao mesmo tempo ainda, muitos núcleos urbanos antigos se deterioraram ou explodem. As pessoas se deslocam para periferias distantes, residenciais ou produtivas. Escritórios substituem os apartamentos nos centros urbanos. Às vezes (nos Estados Unidos) esses centros são abandonados para os “pobres” e tornam-se *guetos* para os desfavorecidos. Às vezes, pelo contrário, as pessoas mais abastadas conservam fortes posições no coração da cidade (...)” (LEFEBVRE, 2001, p.18).

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

significativo do capital estrangeiro no mercado imobiliário nacional (SANFELICI, 2018, p.126). E, conforme Martins, esse investimento foi:

[...] destinado em parte para o próprio mercado financeiro e em parte para negociação e formação de um banco de terras. Cada incorporadora criou o seu banco de terras desencadeando uma disputa entre elas, gerando negociações em extensas áreas metropolitanas, assim como uma verdadeira corrida por terras em áreas urbanas de todo o país. Estas negociações foram feitas de diversas formas, inicialmente por compra, e quando a crise americana do *subprime* começou a dar seus sinais, as negociações passaram a acontecer (ou voltaram a se realizar) por meio de permutas. (MARTINS, 2010, p.149).

A autora mostra-nos que, no final dos anos 2000, como consequência desse processo, houve elevação dos preços do solo urbano nacional - mormente no espaço metropolitano de São Paulo. Segundo Martins:

[...] O “boom” imobiliário pode ser traduzido em “boom” de preços do imobiliário e em um longo prazo, “boom” nos valores das dívidas e nos endividamentos. O que devemos ressaltar neste contexto é que não só a periferia de metrópoles como São Paulo passaram por isso. A abertura de capitais envolveu uma dimensão “nacional” dos investimentos, estendendo a outras regiões metropolitanas e suas periferias o aumento dos preços e processos de endividamento. (MARTINS, 2010, p.150).

Em outras palavras, a produção dessa escala tem a finalidade de atender ao anseio do capital hegemônico de assegurar não só espaços de importância econômica ou industrial, mas também espaços onde o projeto de dominação político, econômico e social, no esteio neoliberal, possa se manifestar com maiores facilidades.

Feita a explanação, de forma sucinta, das escalas ressignificadas e produzidas pelo capital, devemos tomar cuidado para não as considerar a produção do espaço em si. Cesar Ricardo Simoni Santos (2018b, p.38) diz-nos que esse cuidado evita perdemos de vista os fundamentos da produção do espaço. Seguindo a perspectiva do autor, a escala é uma dimensão da produção do espaço, mas ela não revela todos os aspectos qualitativos do processo. Para compreender, então, a produção do espaço regional metropolitano, dever-se-á entender a escala como uma das estratégias de atuação do capital, a qual está inserida num processo mais complexa.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

Dito isso, temos condições de explorar o argumento de que a metrópole-regional ou cidade-região é produto de uma dinâmica ampliada de urbanização. Magalhães (2008, v.10 p.17), baseando-se nas reflexões de Storper, entende que o novo espaço regional não é um simples nó entre o local e o global, e sim um espaço onde há uma rede de centralidades de menor porte mergulhadas numa dinâmica metropolitana. Esse autor apresenta-nos o seguinte aspecto qualitativo da metrópole regional:

Outro elemento importante na formação da cidade-região é a produção contemporânea do espaço da indústria, marcada flexibilidade dos processos produtivos e por uma necessidade acentuada de acesso facilitado e ágil à infraestrutura de conexão com o espaço industrial da globalização. A extensão das condições gerais de produção aos entornos metropolitanos cria possibilidades de localização mais atrativas para indústria em seus padrões atuais – menos dependentes de contingentes de mão-de-obra-, que passa a poder aproveitar estas disponibilidades de infraestrutura e a se livrar tanto dos fatores de rigidez mais fortemente concentrados nas metrópoles (como é o caso da atuação sindical) quanto das próprias deseconomias de aglomeração – cuja solução custosa (embora sempre especializada por toda a cidade) recairia em parte sobre a própria indústria ali localizada. Dois importantes fatores de atração do investimento industrial pós-fordista neste ambiente regional em escala mais ampla são: a proximidade e a disponibilidade de formas de conexão ao mercado externo (portos, aeroportos, portos secos, etc.); e a existência de ambientes de formação de mão-de-obra especializada em tecnologias avançadas e de produção de pesquisa científica que criem externalidades positivas para a própria indústria (MAGALHÃES, 2008, v.10, p.16).

A partir da reflexão de Magalhães, portanto, poder-se-á dizer que a compreensão da nova metrópole, a cidade-região, como um espaço de irradiação da industrialização ou até mesmo como algo criado pelo Estado a fim de melhor administrar o território não corresponde à realidade. As metrópoles globais não são polo de desenvolvimento, e sim, ao mesmo tempo, são espaços de produção, de circulação e de comando do processo produtivo global.

No entanto a cidade-região apresenta uma especificidade a mais: a produção do espaço urbano como negócio. Não há dúvida de que a cidade-região é o centro e potência econômica do atual contexto histórico, podendo ter PIBs maiores que países (ANDRADE, 2019). Entretanto não só de técnica e de empresas de última tecnologia vive o capital, e sim de todo mecanismo que permita acumulação e sua reprodução por meio

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

da produção do espaço urbano, o que é muitas vezes usado como solução das crises de superacumulação – mesmo que, às vezes, os ativos urbanos tenham valorização de longo prazo. Portanto não se trata apenas de espaços dotados de técnicas avançadas e de comando produtivo. Segundo César Ricardo Simoni Santos:

[...] Mesmo quando se considera a especificidade da metrópole como sendo a concentração de atividades, de possibilidades, de dispositivos e dinâmicas, de instrumentos e infraestruturas, o que faz com que efetivamente ela seja um lugar de negócios, é a reprodução do espaço urbano que se coloca como central para a compreensão do papel e da importância da metrópole atualmente [...] (SANTOS, 2018b, p. 37).

E esse processo propicia a homogeneização, hierarquização e fragmentação da cidade-região. De acordo com Lencioni (2017), as metrópoles contemporâneas são cada vez mais homogêneas e semelhantes entre si – talvez, em nossa perspectiva, seja por causa da redução sistemática do espaço à mercadoria, transformando a paisagem urbana em paisagem da exploração e do consumo predatório. A fragmentação diz respeito, sobretudo, à desigualdade social e à segregação socioespacial, marcando, assim, uma sociedade dividida pelo processo de exploração do trabalho. E a hierarquização, por sua vez, está relacionada à “dominação e à subordinação, bem como a valorização e a desvalorização” (LENCIONI, 2017, p.26). Dito isso, entende-se que a unidade da cidade-região:

[...] é, sobretudo, composta por diferenças, todas interligadas e interdependente. Em outras palavras, cada espaço contém sua especificidade, seus conflitos e suas superações das contradições, mas há uma interligação, a qual afeta a totalidade e a parte, ou melhor, as contradições da parte afetam a totalidade, e as desta afetam a parte; fazendo com que a realidade esteja sempre em movimento [...] (ANDRADE, 2018, pp. 40-41).

Lencioni ajuda-nos a completar esse raciocínio quando diz que:

O espaço capitalista- por excelência, homogêneo, fragmentado e hierarquizado – mantém sua unidade, se constituindo num espaço coeso por meio das redes de relações sociais que aí se produzem. Quanto mais homogêneo, fragmentado e hierarquizado for o espaço – produto e produtor -, maior a necessidade de redes, pois é por meio delas que, cada vez mais, se garante a continuidade na descontinuidade, a unidade na fragmentação. Não é de se estranhar, então, que

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

é na metrópole dispersa, na metrópole expandida territorialmente, na cidade-região que vamos encontrar maior densidade de redes. De um lado, que ligam esse território à economia global; de outro, que ligam com o restante do país e, em particular, consigo mesma, no sentido de manter unificado o espaço que na contemporaneidade está bastante disperso e fragmentado (LENCIONI, 2017, p.171).

A cidade-região é também condição, meio e produto no processo de reprodução e acumulação capitalista, logo, como dito antes, não é mero espaço receptáculo das atividades econômicas. Nessas cidades, há um conjunto de fatores que impulsionam tal processo (condição), como a disponibilidade de muita mão-de-obra, a qual é utilizada em ciclos de exploração – algo potencializado pelas inovações tecnológicas, e de uma infraestrutura minimamente robusta. Além disso, o solo urbano é fundamental para o circuito de reprodução do capital (meio), haja vista que são perfeitos para construção de ativos financeiros de longa durabilidade em áreas de relativa valorização rápida.

A cidade-região, sendo a própria dinâmica contemporânea do capital, também é produto, ou seja, a produção de espaços urbanos, especialmente o urbano regional, não é uma aleatoriedade, e sim uma necessidade para garantir a acumulação e a reprodução capitalista. Com isso, não é equívoco dizer que há uma mudança na morfologia e no conteúdo de algumas metrópoles – as ditas cidades globais, visto que o espaço metropolitano não diz respeito apenas a uma cidade núcleo que exerce influência sobre outras cidades, mas sim, como apontado por Magalhães (2008) e Lencioni (2017), a um espaço complexo de reprodução e de acumulação de capital, inserido numa densa rede de troca e circulação de informação e mercadoria.

À vista disso, entende-se que a intensa exploração da força de trabalho disponível, a utilização dos solos urbanos como ativos e o levantamento de infraestrutura para garantir a reprodução do capital fazem, da cidade-região, produto, meio e condição; um espaço onde as contradições oriundas do processo de reprodução e de acumulação são mais explícitas. Esse espaço, em suma, não é produzido devido à competição global, mas

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

sim para sustentação de uma lógica de reprodução e de acumulação global¹⁰. Não por acaso, uma das situações mais sintomáticas da luta de classes nas cidades-regiões é a imposição, por parte do capital aliado com o Estado, de agendas de flexibilização do trabalho, de terceirização, de contratos flexíveis, de políticas de austeridade, de repressão das lutas sociais, etc.

A complexidade desse espaço torna-o, segundo Lencioni (2017), difícil de se apreender¹¹, tendo em vista a enorme fluidez territorial, formada por uma multacentralidade e por uma rede densa de espaços interconectados. Não há uma continuidade espacial nesses espaços; a descontinuidade caracteriza-os, contudo isso não implica um espaço formado por arquipélagos fechados em si, mas sim contrário: estão todos conectados por meio da atuação dos agentes hegemônicos do capital; eis, então, importância das escalas, haja vista que são meios de ação e de coordenação de tal ação.

Para Lencioni:

Muitas das relações sociais que se desenvolvem na cidade-região extrapolam-na por meio de um complexo sistema de redes e fluxos acelerados. A densidade dos fluxos de comunicação faz com que alguns lugares dessa cidade-região se tornem próximos a lugares distantes, enquanto que lugares vizinhos podem conhecer poucas relações entre si. Isso significa que a antiga ideia de primazia de relações entre a cidade e sua região, que tem sua origem na ideia de polo e área de influência, encontra limites, renova antigas questões e implica em novos desafios (LENCIONI, 2017, p.144).

¹⁰ Sassen, ao dissertar sobre a cidade-global, traz um argumento também válido para cidade-região aqui discutida: “(...) Estas cidades constituem antes um sistema do que simplesmente competição de uma contra a outra. O que contribui para o crescimento na rede das cidades globais não contribui necessariamente para o crescimento das nações (...)” (SASSEN, 1993, p.198).

¹¹ Ainda que tirando conclusão diferente, Milton Santos identifica a seguinte tendência espacial do território brasileiro, o que serve para ilustrar a transformação espacial comentada até o momento: “(...) as cidades de porte médio passam a acolher maiores contingentes de classe média, um número crescente de letrados indispensáveis a uma produção material, industrial e agrícola, que se intelectualiza. Por isso, no Brasil (...), crescem cidades grandes e cidades médias, ostentando, ambas as categorias, incremento demográfico parecido, por causa em grande parte do jogo dialético entre a criação de riqueza e de pobreza sobre o mesmo território. As cidades entre 20 mil e 500 mil habitantes veem sua população total passar de cerca de sete milhões e meio, em 1950, para 29 milhões de residentes em 1980” (SANTOS, M., 2013, pp.59-60). A mudança demográfica ocorrida nas cidades médias e pequenas são consequência de uma dinâmica espacial em que funções outrora pertencentes à metrópole passaram a ser exercidas por outros espaços (LENCIONI, 2017, p.142).

Em suma, a produção desse novo espaço regional parece-nos cumprir dois papéis importantes: 1) inserir novos espaços no circuito global da mercadoria; e 2) criar um espaço onde haja condições de reprodução e sustentação do capitalismo atual; por isso a cidade-região “se caracteriza por conter estruturas econômicas, arranjos e dinâmicas territoriais que se complementam graças às redes informacionais e de comunicações” (LENCIONI, 2017, p.147). Daí a importância das escalas.

O Rodoanel como motor da produção de cidade-região no estado de São Paulo

No Brasil, as políticas neoliberais passaram orientar a maior parte das políticas públicas no fim dos anos de 1980, quando houve o Consenso de Washington, em que o neoliberalismo foi “recomendado” aos países da América Latina. Ao adotar, no mínimo, os princípios dessa política econômica, tais países tornaram-se espaços onde os processos de acumulação e de reprodução do capital na lógica neoliberal podem ocorrer sem grandes obstáculos institucionais. Wilson Cano explica-nos as consequências disso:

Esse quadro foi complementado por políticas de estabilização que tiveram como lastro uma elevada valorização da moeda nacional ante o dólar e um cíclico crescimento da dívida pública interna, potencializada ainda por elevados juros reais. A valorização resultou em forte diminuição dos custos dos importados, debilitamento das exportações, gerando grandes déficits comerciais e de serviços, além de seu papel nas políticas antiinflacionárias (CANO, 2007, p.19 apud ANDRADE, 2019, p.46).

Nesse contexto, o espaço urbano ganha importância como nunca na história nacional, uma vez que, como explanado anteriormente, produzir espaços urbanos na condição de mercadoria tornou-se parte da dinâmica de reprodução e da acumulação do capital. Na metrópole de São Paulo, a partir desse momento, há um aumento significativo de investimento imobiliário diante da diminuição de investimento no setor produtivo industrial; conseqüentemente, houve uma transformação na morfologia e no conteúdo de alguns espaços na cidade São Paulo (CARLOS, 2017). A Operação Urbana Faria Lima é fruto desse processo.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

O aumento da competição global e a necessidade de inserir o Brasil na nova lógica de reprodução e de acumulação serviram para legitimar (ainda hoje) discursos cujo cerne argumentativo é a importância de verter investimento em infraestrutura. Aliás, nas disputas eleitorais, esse discurso está sempre presente, tanto no campo da direita quanto no campo da esquerda.

Em princípio, o levantamento de infraestrutura pode parecer positivo no primeiro momento, mas na maior parte das vezes o investimento feito serve para atender preferencialmente os grandes capitalistas. A população, especialmente a classe trabalhadora, é quem arca com o ônus das obras (desapropriação de terras, valorização de lotes que, por conseguinte, expulsa a população mais carente da área, etc.).

Na década de 1990, o Estado nacional buscou identificar, por meio do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), projetos de infraestruturas que dinamizassem o espaço. Para isso, foi elaborado o portfólio “Identificação de oportunidades de investimentos públicos e privados”, também conhecido como Estudos dos Eixos¹². Ablas (2003) explica-nos que nesse documento há a intenção de dar subsídios técnicos e teóricos para criar regiões de planejamento¹³ - em detrimento da criação de simples estradas de penetração - e para superar, sem excluir, a ideia de formação da região a partir da polarização, isto é, conservando dessa linha de entendimento elementos

¹² De acordo com Ablas: “O Estudo dos Eixos foi desenvolvido em dezoito meses, e teve objetivo principal a identificação de oportunidades de investimentos públicos e privados e a proposição preliminar de projetos para atender essas oportunidades (...) o cerne estratégico desses projetos diz respeito à complementação de infra-estrutura econômica, principalmente a de transportes, energia e telecomunicações. Dentro de uma preocupação holística, deveriam ser identificados projetos complementares em informação e conhecimento, desenvolvimento social e meio ambiente, com vistas a uma proposição abrangente que teria por base o conceito de desenvolvimento sustentável” (ABLAS, 2003, p.175).

¹³ A região planejada foi pensada a partir dos eixos de investimentos. Segundo Ablas: “Organizados em torno de grandes vias de penetração, já existentes ou em potencial, adentrando áreas que podem apresentar vantagens competitivas, esses eixos definem grandes porções territoriais passíveis de serem integrados ao desenvolvimento. Se se define o eixo não mais como uma simples via de penetração, mas como uma *região de planejamento* (grifo do autor) para a qual a infra-estrutura de transporte permanece como elemento definidor importante, ao qual adicionam-se as potencialidades produtivas e a própria estrutura dada pela rede de cidades, chega-se a uma unidade territorial conveniente para o estudo das possibilidades de integração e de desenvolvimento de amplas porções territoriais” (ABLAS, 2003, p.174).

considerados chaves para o desenvolvimento. A infraestrutura, então, torna-se ponto chave; não à toa, nesse documento, verificamos a:

[...] valorização da infra-estrutura econômica, principalmente a de transportes, que materializa o fluxo de produtos e pessoas, passou a ser definidora de eixos e de sua área de influência, para fins de planejamento integrado. Do ponto de vista do desenvolvimento, essa postura levou a uma posição secundária fatores como recursos naturais e outras potencialidades, a favor da infra-estrutura como elemento essencial de sucesso (ABLAS, 2003, p.173).

O projeto de construção do Rodoanel Mario Covas, embora não esteja presente no Estudo dos Eixos, traz o mesmo sentido explícito de ação do poder público no espaço: criar condições para dinamizar a circulação do capital. Há, assim como no documento citado, o sentido também implícito, em nossa perspectiva: criação de condições espaciais e normativas para produção de espaços regionais – no caso de São Paulo, a produção de uma região a partir da metrópole de São Paulo.

Gestado há muito tempo, como demonstrou Iacovini (2013), esse projeto, que saiu do papel na administração do Mário Covas (1995-2001), foi apreendido como obra moderna e essencial para recuperação econômica do estado de São Paulo. *Grosso modo*, conforme exposto no site da Dersa¹⁴, o megaprojeto, de 176,5 km, tem por objetivo melhorar o trânsito de veículos leves e pesados nas marginais Tietê e Pinheiros, interligando as rodovias Bandeirantes, Anhanguera, Castello Branco, Raposo Tavares, Régis Bittencourt, Imigrantes, Anchieta, Ayrton Senna, Dutra e Fernão Dias. A obra está dividida em quatro eixos: norte, sul, leste e oeste.

¹⁴ Disponível em: <<http://www.dersa.sp.gov.br/empreendimentos/rodoanel-mario-covas/>>. Acessado em: 08 jan. 2020.

Figura 1 – Rodoanel (imagem adaptada).



Fonte: RODOANEL. Disponível em: <<https://www.rodanel.org/>>.

Quando apresentado à população, o Rodoanel foi classificado como rodovia “Classe Zero”, isto é, em tese, o acesso seria bem limitado, restringindo-se aos entroncamentos com as estradas citadas. O plano era evitar um adensamento urbano ao longo da rodovia, o que resultaria no aumento do trânsito. Em 2003, foi elaborado o decreto estadual de nº 47.889/2003, que proíbe a criação de acessos futuros sem o consenso do Conselho Estadual de Meio Ambiente.

Entretanto, a despeito desse decreto, houve, em verdade, um processo de adensamento urbano em vários pontos já concluídos do anel viário. No estudo preliminar “Impactos Urbanísticos do Trecho Oeste do Rodoanel Mario Covas”, há a seguinte constatação:

No caso do Rodoanel Mario Covas, para além da discutida função de “barreira” exercida pela via, a acessibilidade criada ou aprimorada para determinadas áreas de franja urbana da Região Metropolitana pode ter sido (e ainda é) importante fator de atração da ocupação formal e informal dos terrenos do entorno e de toda sua área de influência. O processo de escolha para o local de moradia é influenciado não só pela condição de acessibilidade, mas também pela oferta de empregos formais e informais, propiciados por atividades econômicas existentes no entorno, ainda mais se considerarmos que também

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

as empresas poderão estar se deslocando para região [...] (LABHAB, 2005, pp.53-54).

Iacovini aponta-nos a atuação do setor público para atrair investimentos para obra e a atuação do setor privado para fazer valer seus interesses:

O primeiro envolvimento das grandes empreiteiras brasileiras no processo de implementação do Rodoanel ocorreu antes mesmo de ser iniciada a contratação e a execução do projeto, ainda que na fase de planejamento. Embora inicialmente tenha se aventado a possibilidade de construção simultânea dos quatro trechos (oeste, sul, leste e norte), isso não foi possível. Para funcionar o modelo de parcerias entre o setor público o setor privado formulado inicialmente para implementação do projeto, governador e secretário de transportes concluíram que esse deveria ser executado o primeiro trecho como forma de demonstrar a rentabilidade do empreendimento à iniciativa privada (IACOVINI, 2013, p. 157).

À medida que os trechos do projeto vão sendo concluídos, a intencionalidade implícita torna-se mais clara: os investimentos em infraestrutura de escoamento, na globalização, têm a finalidade incluir terras urbanas no processo valorativo do capital, com forte influência dos Fundos de Investimento Imobiliário, Incorporadoras e bancos nacionais e/ou internacionais. O estudo feito por Paulo Freire Santoro e Raquel Rolnik, “Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo”, ajuda-nos identificar esse fenômeno. Segundo os autores, há crescimento do mercado imobiliário em torno dos trechos concluídos do Rodoanel, especialmente nos entroncamentos. Ali, o mercado de terras é destinado mormente para galpões logísticos. Nesse estudo, eles conseguiram identificar a atuação da transnacional *Global Logistic Properties*, empresa, segundo os autores, especializada em galpões logísticos e industriais, tendo atuação no território nacional por meio da *GLP Brazil Income Partners I e II*. De acordo Santoro e Rolnik:

A estruturação dessa frente logística ao longo do Rodoanel com a entrada de agentes globais torna-se ainda mais clara quando tomamos como exemplo a vinda da especializada em logística GLP para o Brasil em 2012, coincidindo com o início das obras dos trechos Leste, no final de 2011, e Norte, no início de 2013. Para além disso, em 2014, a GLP comprou um grande pacote de propriedade logística da BR Properties, no movimento de baixa dos preços

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 6, n° 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

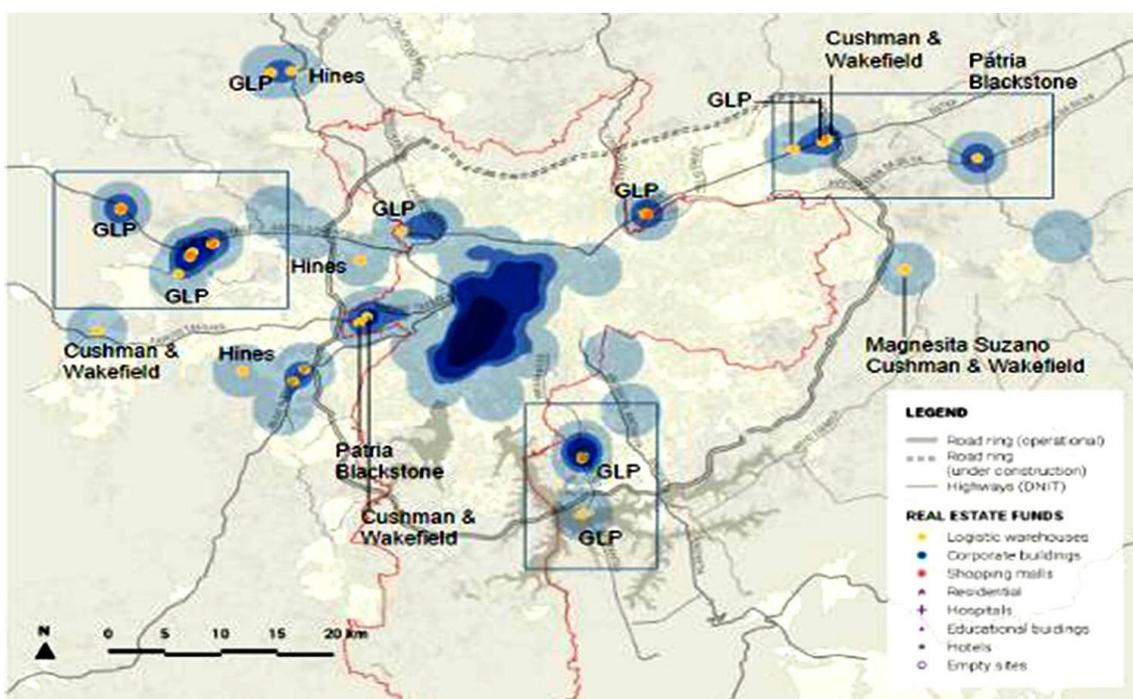
Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

devido à crise econômica, muitas das quais estão localizadas nas proximidades do Rodoanel (SANTORO e ROLNIK, 2017, v.19, p. 425 *apud* ANDRADE, 2019, p.52).

A figura seguinte, elaborada pela equipe ObservaSP¹⁵ e usada por Santoro e Rolnik (2017), ajuda-nos a entender a dinâmica do processo exposto, uma vez que é possível enxergar o movimento de produção espacial regionalizada, potencializado pelo Rodoanel, no estado de São Paulo.

Figura 2 – Distribuição territorial dos fundos imobiliários



Fonte: Originalmente com o título “Ativos Imobiliários Ligados a empresas globais”, presente em Santoro e Rolnik (2017, v.19, n. 39, p.418).

¹⁵ “O ObservaSP é um observatório ligado ao projeto de pesquisa ‘Financiamento do desenvolvimento urbano, planejamento, inclusão socioterritorial e justiça social nas cidades brasileiras’, desenvolvido em São Paulo pelo Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade (LabCidade), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, com apoio da Fundação Ford”. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/projeto/>>.

Após a exposição desses pontos, não nos parece acidental a fala, à época, do Secretário-Adjunto dos Transportes do Estado de São Paulo feita no Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB):

O principal efeito do Rodoanel, se for bem-sucedida a sua implantação, é valorizar a terra ao longo de seu traçado, evidentemente com maior ênfase aonde o acesso for possível. Essa valorização da terra tende a proteger o espaço e reservá-lo para aplicações mais nobres, com maior uso de capital (LABHAB, 2005, p.53).

A concretização do processo anunciado acarreta, portanto, o aprofundamento da mercadorização do espaço urbano em escala regional metropolitana. Por conseguinte, cada vez mais, diante disso, a população menos favorecida e os trabalhadores terão mais dificuldade para conseguir um espaço para habitar, sendo constantemente forçados a abandonar seu espaço de vivência em nome da modernização espacial. A tendência dessa nova metropolização, tendo em vista a dinâmica ao longo do Rodoanel, é haver aumento das remoções e da desigualdade socioespacial (SANTORO e ROLNIK, 2017, v.19, p.475).

Por fim, Damiani, ao se debruçar sobre as implicações sociais do Rodoanel, faz uma análise que nos auxilia para fechar a reflexão:

O Rodoanel Mario Covas, como sistema viário perimetral, projetado e em execução, desde os anos 1990, atravessa a metrópole de São Paulo e passa a demarcar o círculo e circuito de realização e renovação potenciais de valorização econômica desta Metrópole. Ele nos fornece a imagem do perímetro urbano metropolitano que foi desenhado e está se implementando, formando um grande anel de valorização econômica. Ele determina um contexto e uma imagem espaciais de totalidade sobre a produção do espaço urbano e, imediatamente, ele alavanca um processo de expropriação social, próprio à acumulação primitiva do espaço, que forja o espaço de valorização (DAMIANI, 2008, pp. 249-250).

Considerações finais

Ao discorrer sobre a dinâmica espacial na globalização, percebe-se a alteração do espaço urbano e da própria região. Se outrora, a relação entre urbano e região era vista dentro de uma hierarquia fixa, um esquema piramidal, agora, tal relação ganha uma nova

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

complexidade: a urbanização da região, isto é, a produção de regiões a partir da metrópole.

Assumindo que há a produção de cidades-regiões na contemporaneidade, poder-se-á dizer que a região é, portanto, um dado concreto¹⁶ da realidade, e não uma invenção do observador, ou seja, não é algo criado para facilitar uma interpretação ou uma atuação espacial. E a escala, por sua vez, também é um dado concreto, pois elas são produzidas como estratégias de ação de apropriação e de produção espacial. Em suma, a relação produção de escala e produção do espaço é elemento decisivo na compreensão das estratégias de valorização do capital. Logo, desconsiderar a produção de escalas pode tornar a elucidação da situação mais complicada, quiçá poderá resultar em limites analíticos.

A cidade-região, por fim, deve ser lida como um produto social e histórico, uma vez que tal espaço carrega as contradições tanto do modo de produção capitalista quanto a lógica de reprodução, no atual momento histórico, desse modo de produção. O estudo de Santoro e Rolnik (2017) dá lastro a essa assertiva, visto que os autores apontam o aprofundamento da produção espacial, mostrando-nos a entrada das terras ao longo do Rodoanel no circuito global da mercadoria. Evidentemente, esse processo precisa ser melhor analisado, haja vista que estamos diante de uma nova lógica espacial do capitalismo, o que requer o próprio avanço dos instrumentos analíticos aqui usados. E, para finalizar, o que, talvez, nos parece mais nítido no atual momento histórico é que, nas metrópoles-região, à medida que se aumenta a construção de infraestrutura destinadas às necessidades do capital e ao mercado de terras, aumenta-se a desigualdade social, a negação da vida e a segregação socioespacial.

¹⁶ A ideia aqui defendida de região como dado concreto, difere da concepção presente nas obras de Ratzel e de Vidal, para quem a região é resultado da relação natural Homem-Natureza. O pressuposto, adotado por mim, é que a região é produzida a partir das relações sociais de produção, ou seja, o espaço regional é produto do trabalho, uma produção social.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. *Revista Ensaio de Geografia*. Niterói, vol. 6, n° 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

Referências Bibliográficas

ABLAS, L.O “Estudo dos Eixos” como instrumento de planejamento regional. In: BRANDÃO, C. A; GALVÃO, A. C; GONÇALVES, M. F. (Orgs.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. O desafio urbano-regional. São Paulo: Anpur/Unesp, 2003.

ANDRADE, L. de. **A produção de região**. 2019. Dissertação (Trabalho de Graduação Individual) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo.

CARLOS, A. F. A. **A cidade: o homem e a cidade, a cidade e o cidadão, de quem é o solo urbano?** São Paulo: Contexto, 2015.

CARLOS, A. F. A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2018.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-Tempo da vida cotidiana na metrópole**. 2017. Tese de livre-docência – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo.

DAMIANI, A. L. Ensaio sobre a concepção de urbanização crítica a partir da metrópole de São Paulo. In: DAMIANI, A. L. **Espaço e Geografia: observações de método**. 2008. Tese de livre-docência – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo.

HARVEY, D. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

IACOVINI, R. F. G. **Rodoanel Mario Covas: atores, arenas e processos**. 2013. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. São Paulo. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-02072013-172900/publico/DISSERTACAO_RODRIGO_FARIA.pdf>. Acessado em: 25 mar. 2020.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

LABORATÓRIO DE HABITAÇÃO E ASSENTAMENTOS HUMANOS – LABHAB – FAUUSP. Impactos urbanísticos do trecho Oeste do Rodoanel Mario Covas: estudo preliminar, julho de 2005. Disponível em: <http://www.labhab.fau.usp.br/wp-content/uploads/2018/01/impactos_urb_trechoeste_rodanel.pdf>. Acessado em: 25 mar. 2020.

LEFEBVRE, H. Industrialização e urbanização – Noções Preliminares. In: LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONI, S. **Metrópole, Metropolização e Regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LEOPOLDO, E. **Financeirização Imobiliária e metropolização regional: o Alphaville na implosão-explosão da metrópole**. 2018. Tese de doutorado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-22022019-172326/pt-br.php>>. Acessado em: 08 abr. 2020.

MAGALHÃES, F. N. C. Da metrópole à cidade-região. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.10, nº2, pp. 09-27, 2008.

MARTINS, F. E. da S. **A (re)produção social da escala metropolitana: um estudo sobre a abertura de capitais nas incorporadoras e sobre o endividamento imobiliário urbano em São Paulo**. 2010. Tese de doutorado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-25052011-123730/pt-br.php>>. Acessado em: 10 abr. 2020.

SANFELICI, D. As escalas de acumulação na produção das cidades. In: CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2018.

SANTORO, P. F.; ROLNIK, R. Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo. **Caderno Metrôpole**. São Paulo, v.19, n. 39, pp. 407-431,

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544

maio/ago, 2017. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cm/v19n39/2236-9996-cm-19-39-0407.pdf>>. Acessado: 25 mar. 2020.

SANTOS, C. R. S. Do lugar do negócio à cidade como negócio. In: CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2018b.

SANTOS, C. R. S. Escalas geográficas: instrumento de observação ou objeto de investigação? In: CARLOS, A. F. A.; SANTOS, C. R. S.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **Geografia urbana crítica: teoria e método**. São Paulo: Contexto, 2018a.

SANTOS, C. R. S. A dinâmica geográfica do capital e o problema dos territórios não-capitalistas. In: SANTOS, C. R. S. **A nova centralidade da metrópole: da urbanização expandida à acumulação especificamente urbana**. 2013. Tese de doutorado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2013.

SASSEN, S. A cidade global. In: LEVINAS, L.; CARLEIAL, L. M. da F.; NABUCO, M. R. (Orgs.). **Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SMITH, N. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

STORPER, M.; VENABLES, A. J. O burburinho: a força econômica da cidade. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Orgs.). **Economia e território**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

AO CITAR ESTE TRABALHO, UTILIZAR A SEGUINTE REFERÊNCIA:

ANDRADE, Leandro de. Espaço regional metropolitano: a ampliação da produção do espaço na Região Metropolitana de São Paulo a partir do Rodoanel. **Revista Ensaio de Geografia**. Niterói, vol. 6, nº 12, pp. 30-58, setembro-dezembro de 2020.

Submissão em: 17/05/2020. Aceite em: 15/12/2020.

ISSN: 2316-8544