

REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL METROPOLITANA E CRISE DO CAPITAL: O RODOANEL EM BELO HORIZONTE

Autor(01): Pedro Henrique de Mendonça Resende

Filiação institucional: USP

E-mail: pedrohmrresende@gmail.com

RESUMO: Este texto propõe uma reflexão que, partindo do caso concreto do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte e da corrente teórica denominada “crítica do valor-dissociação”, debate as possíveis contribuições (e, se for o caso, os seus limites) de algumas elaborações teóricas marxistas, especialmente as de Henri Lefebvre e de David Harvey, para compreender aspectos característicos da urbanização contemporânea. Por meio da análise das determinações que têm engendrado os planos e a iminente implementação do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte, obra de grande dimensão e impacto no território metropolitano, e da abordagem teórica da crítica do valor-dissociação e de sua reflexão acerca da crise categorial de reprodução do capital iniciada em 1970 e busca-se, portanto, contribuir com uma reinterpretação crítica da urbanização contemporânea.

Palavras-chave: reestruturação territorial metropolitana; crise do capital; Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte.

GT – 03: Crise e crítica: a urbanização contemporânea e os limites da reprodução social

INTRODUÇÃO

A fim de compreender as determinações que têm engendrado os planos e a iminente implementação do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte, e explicitar as possibilidades e os limites de algumas interpretações marxistas acerca da urbanização capitalista, este texto propõe como referência teórica as elaborações apresentadas nas releituras da obra de Marx desenvolvidas desde 1980 nos escritos do canadense Moishe Postone e nas publicações da corrente teórica, iniciada na Alemanha, denominada “crítica do valor-dissociação”. Assim como a totalidade social, para esta corrente o processo de urbanização encontra-se inserido em um contexto no qual cada vez mais trabalho – justamente a fonte do valor e, portanto, do capital –, com o advento da terceira (e quarta) revolução industrial, é expulso do processo produtivo, o que, por um lado, torna os indivíduos supérfluos do ponto de vista do capital, “sujeitos

monetários sem dinheiro”, nos termos de Robert Kurz, e, por outro lado, o sistema produtor de mercadorias aprofunda seu processo de crise.

Uma compreensão rigorosa da reprodução do capital e de sua crise final, entendida como limite histórico absoluto atingido pela sociedade produtora de mercadorias desde 1970, permitiria, dessa maneira, reinterpretar a urbanização contemporânea, com foco no caso do Rodoanel Metropolitano em Belo Horizonte, e levantar questionamentos a abordagens provenientes do “marxismo tradicional” (na expressão de Moishe Postone) que se dedicam à urbanização capitalista, especialmente às interpretações que fazem do vínculo entre crise e urbanização. Trata-se, afinal, de compreender mais e melhor por que “a urbanização da sociedade [passa a ser] determinada pela ficcionalização da reprodução social” (ALFREDO, 2016: 8) e como a territorialização do capital entendida através da análise da constituição histórica e lógica das suas próprias categorias fundamentais, através de processos de “autonomização”, relaciona-se com o processo de “colapso da modernização” teorizado por Robert Kurz (HEIDEMANN et all., 2014).

1 - A RETOMADA DO PLANEJAMENTO METROPOLITANO EM BELO HORIZONTE

Ao longo das décadas de 2000 e 2010, dois processos tornaram-se característicos da dinâmica urbana recente da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH): a intensificação de grandes projetos urbanos, como a retomada de investimentos em infraestruturas viárias, grandes projetos imobiliários, operações urbanas e empreendimentos associados ao planejamento estratégico no Vetor Norte e no Vetor Sul da RMBH, e a retomada do planejamento metropolitano, através principalmente da elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI-RMBH) e do Macrozoneamento Metropolitano (FILHO e FREITAS: 2020). Entre os grandes projetos urbanos previstos para serem implementados na Região Metropolitana de Belo Horizonte, encontra-se o Rodoanel Metropolitano, o qual constitui o objeto empírico da pesquisa (em curso) sinteticamente apresentada neste texto.

A cidade de Belo Horizonte, uma das primeiras cidades planejadas do Brasil, foi inaugurada em dezembro de 1897. A área planejada correspondia aos limites internos da Avenida 17 de Dezembro (atual Avenida do Contorno), que possui aproximadamente 10 km² de extensão. Logo nas primeiras décadas do século XX, contudo, a extensão da ocupação urbana excedeu tais limites. A partir de 1940, com o estabelecimento de indústrias de bens

intermediários e finais em municípios a oeste de Belo Horizonte (notadamente Contagem e Betim), bem como com a verticalização do município da capital, o processo de metropolização da cidade envolveu a extensão acelerada da área edificada e o crescimento exponencial da sua população.¹ Institucionalizada através de legislação federal em 1973, a RMBH incorporou, a partir de 1989, novos municípios, totalizando atualmente 34.²

Os grandes projetos urbanos previstos e realizados na RMBH entre 2000 e 2020 estão distribuídos nos dois principais Vetores de expansão mencionados acima (FILHO e FREITAS: 2020). O Vetor Sul (BR-040 no sentido Rio de Janeiro e MG-030 no sentido de Nova Lima) caracterizou-se nas últimas três décadas por uma ocupação relativamente dispersa, sobretudo com a incorporação de novos condomínios fechados de alta renda (COSTA et all., 2006). Trata-se de uma região com condições ambientais delicadas e cujas terras são predominantemente de propriedade de mineradoras.³ A expansão dos condomínios e loteamentos fechados neste Vetor tem redefinido desde 1990 a dinâmica urbana dessa parte do território metropolitano, intensificando conflitos quanto aos usos do solo, particularmente conflitos envolvendo interesses ligados à mineração, à ocupação de alta renda e aos recursos hídricos (COSTA, 2003). Há previsão desse Vetor receber em breve novos e grandes empreendimentos privados, sobretudo imobiliários, com destaque para o projeto de dimensões inéditas para a RMBH chamado Csul, baseado no “novo urbanismo”.

Através da instalação de novos equipamentos públicos e empreendimentos privados e da reestruturação da infraestrutura existente, o Vetor Norte, por sua vez, vem passando por mudanças intensas. Durante o governo estadual peessedebista, entre 2003 e 2015, e na perspectiva de inserção, através do “planejamento estratégico”, de Belo Horizonte como centro atrativo de investimentos dos circuitos internacionais do capital, teve início o processo de reestruturação socioespacial e econômica do Vetor Norte, inicialmente com a reativação do

¹ A extensão da área edificada era de cerca de 102 Km² e 353.000 habitantes em 1950, passando para cerca de 220 Km² e 1.700.000 habitantes em 1977 e alcançando 285 Km² e 6.006.091 habitantes em 2020, segundo dados do IBGE.

² A RMBH é o centro econômico, político, populacional, educacional e cultural de Minas Gerais. Seu Produto Interno Bruto (PIB), no contexto nacional, fica atrás somente das Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro. As atividades econômicas de maior monta (setores indústrias e serviços mais significativos) concentram-se nos municípios de Belo Horizonte, Betim e Contagem, que correspondem a mais de 48% do PIB da RMBH, enquanto na maior parte dos outros municípios predominam locais de moradia.

³ O Vetor Sul constitui uma região de considerável patrimônio ambiental, com beleza paisagística pronunciada e abundantes recursos minerais (inserida, em parte, no Quadrilátero Ferrífero), bem como concentra os principais mananciais de água da RMBH.

Aeroporto Internacional Tancredo Neves em 2004. Em seguida, foram realizados investimentos viários, especialmente a Linha Verde (que liga Belo Horizonte ao Aeroporto) e a duplicação da MG-020 e das avenidas Antônio Carlos/Pedro I, bem como foi inaugurada em 2010 a Cidade Administrativa de Minas Gerais, nova sede do governo estadual, no bairro Serra Verde. Esses investimentos públicos, as condições político-institucionais favoráveis e a estrutura fundiária caracterizada por grandes propriedades de terra no entorno do aeroporto representariam vantagens locacionais para investimentos privados tanto industriais quanto imobiliários. Embora o Rodoanel, obra estruturante para o estabelecimento de novas centralidades e de expansão metropolitana, ainda não tenha sido construído, as referidas reformas viárias e o anúncio de diversos investimentos públicos e privados no Vetor Norte indicam uma tendência de reestruturação territorial vinculada sobretudo aos interesses imobiliários.

A partir de 2007 houve a retomada do planejamento metropolitano na RMBH com a realização da I Conferência Metropolitana, a instituição do Conselho Deliberativo e da Assembleia Metropolitana, a regulamentação do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano e a criação da Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano. Em 2008 o governo do Estado de Minas Gerais contratou a consultoria Jurong Internacional, de Cingapura, para elaborar um plano estratégico para a RMBH, baseado no conceito de Aerotrópole (John Kasarda), cujo resultado fora o Plano Macroestrutural do Vetor Norte de 2010. Em 2009 foi criada a Agência de Desenvolvimento Metropolitano. Em 2012 o governo contratou a empresa CH2M Hill do Brasil Engenharia Ltda para preparar um *masterplan* econômico da RMBH. Esses planos visam sobretudo detalhar as áreas prioritárias para investimentos no Vetor Norte, a ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves e as alças Norte, Oeste e Sul do projeto do Rodoanel. Simultaneamente à elaboração desses planos o governo estadual contratou a UFMG para elaborar o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI-RMBH), concluído em 2011, a fim de contribuir com um “planejamento territorial compreensivo e participativo” como alternativa ao planejamento territorial estritamente econômico. Entre as proposições deste último Plano encontra-se a Proposta de Reestruturação Territorial Metropolitana, orientada pela diretriz de reorganização territorial preconizada pela Agência Metropolitana. Ao considerar o sistema viário de transporte elemento indutor da ocupação e do uso do solo urbano, defende-se a organização em rede da mobilidade metropolitana de tal modo que sejam disseminadas no território oportunidades de desenvolvimento que permitiriam reduzir desigualdades

socioespaciais (UFMG, 2011).

Ao considerar diversos empreendimentos e intervenções públicas e privadas implementadas e previstas para o Vetor Norte da RMBH, o PDDI recomenda, entre outras propostas objetivas, a criação do Centro Metropolitano Norte, que seria capaz de polarizar esse vetor, caracterizado pela ocupação por população de baixa renda. Embora a localização da nova centralidade a ser criada deveria ser definida em estudos adicionais específicos, o Plano sugere a localização ao Norte do futuro Anel Viário de Contorno Norte, ou Rodoanel, no município de Vespasiano.⁴

2 - O RODOANEL METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE

O projeto de construção de um Rodoanel Metropolitano para a RMBH remonta a um momento anterior ao da elaboração dos planos referidos anteriormente. Tais planos incorporaram e acabaram por fomentar a implementação do projeto do Rodoanel. O projeto inicial desta grande obra infra-estrutural foi incluído na Iniciativa de Integração para a Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Criada no ano 2000, a IIRSA é um projeto de obras de infraestruturas de transporte, energia e comunicação que, de modo geral, visa conectar o Leste e o Oeste do continente sul-americano. Trata-se de uma iniciativa dos países sul-americanos, encabeçada pelo Brasil, organizada em 10 eixos de integração e desenvolvimento.⁵ No eixo Mercosul-Chile encontra-se a proposta de construção do Rodoanel da RMBH (OLIVEIRA, 2014). O Rodoanel, desde então, tem sido apresentado como solução para problemas de tráfego em Belo Horizonte e seu entorno, uma vez que retiraria do núcleo metropolitano o fluxo de veículos pesados, diminuiria congestionamentos e acidentes, especialmente no atual Anel Rodoviário da capital (inaugurado em 1963), bem como, sem

⁴ Conforme o PDDI, o Rodoanel, previsto desde o início da década de 2000 para a RMBH, permitiria uma ligação direta entre as centralidades Norte (onde encontra-se o Aeroporto Internacional Tancredo Neves) e Oeste (onde estão concentradas as atividades industriais da RMBH), integrando-as de maneira relativamente independente do núcleo metropolitano. Reconhecendo os impactos que o futuro Rodoanel, sobretudo quanto ao uso do solo e à atração para incorporações de novos empreendimentos empresariais e imobiliários, assim como ao fomento à ocupação irregular, o PDDI, em seguida ratificado pelo Macrozoneamento, definiu essa obra viária como elemento de reestruturação metropolitana fundamental. A rede de centralidades proposta pelo PDDI foi incorporada no Macrozoneamento Metropolitano, tornando-se um dos projetos prioritários da Agência de Desenvolvimento da RMBH (UFMG, 2015).

⁵ A ideia original da IIRSA é do Ministério do Planejamento (MP) brasileiro e, desde sua criação, foi financiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), pela Corporação Andina de Fomento (CAF) e pelo Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA). O Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) se tornou um dos seus principais financiadores.

precisar atravessar áreas adensadas da RMBH, interligaria diretamente – e não através do atual Anel Rodoviário – rodovias que cortam a região, com destaque para as BRs 381, 262 e 040,⁶ consideradas como causadoras de gargalos no trânsito urbano por atravessarem o município de Belo Horizonte. Entre os benefícios que o Rodoanel viabilizaria são anunciados, portanto, a melhoria do trânsito para a população da RMBH, as “amenidades espaciais” para empresas localizadas na região e a dinamização do transporte de cargas ao permitir maior fluidez dos fluxos rodoviários. O Rodoanel iria resolver, assim, problemas da dinâmica de circulação de veículos e pessoas, especialmente reduzindo o fluxo estadual e nacional de veículos pesados no inteiro de Belo Horizonte, bem como a superlotação de carros (cerca de 130 mil por dia) no atual Anel Rodoviário, o qual desde sua construção teve a ocupação do seu entorno adensada e já está completamente incorporado ao tecido urbano. Dessa maneira, defende-se que seria possível minimizar tanto problemas de deslocamento metropolitano quanto problemas de conexão rodoviária na escala nacional.

Apresentado pelo Governo estadual como a maior obra viária da história de Minas Gerais e principal impulsionador do desenvolvimento planejado da RMBH, ao conectar grandes pólos econômicos estaduais e nacionais, o Rodoanel é desde 2007 objeto de processos licitatórios com o objetivo de construir as alças Norte e Oeste, mas todo esses processos foram anulados.⁷ Diante do agravamento da crise capitalista, de escândalos de corrupção envolvendo construtoras e da incerteza quanto à real rentabilidade que o vencedor da licitação alferiria com a obra e a operação, até hoje nenhuma licitação foi levada adiante. Após mais de dez anos de debates, diversas propostas de traçados apresentados e audiências públicas realizadas, atualmente, contudo, está vias de implementação um projeto para o Rodoanel subdivido em três “alças” – norte, oeste e sudoeste –, conectando 15 municípios da RMBH, com extensão prevista de pouco mais de 100 km e cujo leilão deve permitir sua concessão por 30 anos.

⁶ A BR-381 liga o Espírito Santo à cidade de São Paulo e é um dos maiores eixos de transporte de carga e de passageiros do Brasil. A BR-262 liga o Centro-Oeste do país ao Triângulo Mineiro, importante centro de agronegócio e tecnologia, e este ao porto de exportação de Vitória no Estado do Espírito Santo. A BR-040 passa por Belo Horizonte e Juiz de Fora (cidade que abriga diversas empresas de setores industriais) e liga Brasília ao Rio de Janeiro.

⁷ Em 2014, por exemplo, o governo do Estado tornou público, através de uma audiência pública, o processo licitatório da parceria público-privada (PPP) para a contratação de empresa individual ou em consórcio para a implementação e operação (por 30 anos) da alça Norte do Rodoanel, estimada em R\$ 4 bilhões, dos quais R\$ 800 milhões ficariam a cargo do próprio governo. Conforme matéria do jornal Estado de Minas (2014), grandes empresas ligadas à construção civil pesada e interessadas na obra enviaram representantes para a audiência pública. A expectativa à época era de que a rodovia ficasse pronta em 2019.

No dia 14 de julho de 2021, os deputados estaduais mineiros aprovaram, por unanimidade, o Projeto de Lei que detalha a destinação de R\$ 11,06 bilhões dos R\$ 37,68 bilhões pagos pela Vale S/A como medida de contrapartida à tragédia do rompimento da barragem de rejeitos de mineração no Córrego do Feijão, no município de Brumadinho, no dia 25 de janeiro de 2019, e que causou diretamente ao menos 270 mortes. Embora sob questionamentos da sociedade civil organizada, movimentos sociais e oposição, recursos da indenização na ordem de R\$ 3,5 bilhões foram aprovados para a construção Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte. A deputada Beatriz Cerqueira (PT), cuja proposta de usar esse montante, não para construir uma nova estrada, mas para realizar melhorias no atual Anel Rodoviário, fora derrubada, na ocasião afirmou: "precisamos de um planejamento que resolva nossos problemas de mobilidade na Região Metropolitana, mas não pode ser uma proposta que possibilita ficarmos sem água, a agressão ao nosso Parque do Rola Moça e às serras da Moeda e da Calçada" (ESTADO DE MINAS, 2021b).

Segundo estimativa de entidades ambientais e de movimentos sociais, “o Rodoanel da RMBH pode impactar 3,5 mil imóveis” diretamente, gerando consequências irreversíveis à vida urbana e ao meio ambiente (ESTADO DE MINAS, 2021a). Diante da “ascensão do capitalismo de desastre” no Brasil (ROJAS e BARROS PEREIRA, 2020), especificamente com os rompimentos de reservatórios de rejeitos da mineração, diversos questionamentos têm sido levantados por pesquisadores e movimentos sociais e ambientais quanto às propostas de reparação dos danos, como o financiamento do Rodoanel.⁸ Durante a aprovação da destinação dos recursos para o Rodoanel, movimentos sociais e entidades ambientais acamparam e se manifestaram em frente à Assembleia contra o que chamaram de “rododominério”, alegando que

⁸ Andréa Zhouri (2021) afirma que: “A Vale consegue, assim, passar uma imagem de ‘quitação de compromissos’ gerados com o desastre, reforçando a confiabilidade perante o mercado. Além do pagamento das medidas de reparação e indenização ao Estado dentro dos valores por ela almejados, a mineradora conseguiu ainda manter o controle sobre o processo de reparação, ao ficar também encarregada da execução de alguns programas, entre outros benefícios. Para o governo de Minas, o desastre representa influxo para o caixa falido do Estado e uma oportunidade política para realizar obras de infraestrutura, que são a forma preferencial de realização da política na prática. Destaca-se aqui a construção do Rodoanel e de hospitais, além de melhorias a serem feitas no metrô da capital mineira. Como de costume, a ausência de transparência e de controle social sobre os gastos públicos permitirá a reprodução do *modus operandi* político por meio do qual há favorecimento de setores da economia e da elite. O Rodoanel é projeto antigo, alvo de críticas por parte de ambientalistas e moradores da região sul metropolitana, tendo em vista incidir sobre duas Unidades de Conservação (Serra do Rola Moça e Serra da Calçada) e dois distritos envolvidos com o turismo histórico e ecológico (Piedade do Paraopebas e Casa Branca). É importante considerar que se trata também de projeto interessante para a Vale e outras mineradoras, em função de suas demandas para o transporte do minério extraído nessa região. Resulta, portanto, em excelente negócio para a Vale, que não precisará arcar com ‘gastos extras’ relativos à infraestrutura para escoamento das commodities.”

a obra beneficiará a própria mineração, bem como empresas de construção civil pesada (BRASIL DE FATO, 2021). A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade, responsável pelo projeto do Rodoanel, alegou, por sua vez, que tem buscado estabelecer diálogo com o Instituto Estadual de Florestas (IEF) e a Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa), bem como com representantes da sociedade civil e técnicos autônomos proponentes de melhorias no projeto apresentado, com o objetivo de minimizar os impactos da obra.

Ao longo do primeiro semestre de 2022 diversas ações civis públicas (algumas ainda em tramitação) foram empetradas por prefeitos de municípios por onde o Rodoanel deve passar e por movimentos civis organizados, em que questionam o projeto como um todo, mas mais especificamente o traçado e os “impactos negativos” (notadamente sociais e ambientais) que acarretará. Durante o mesmo período a Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais adiou o leilão do edital de concorrência pública para a construção do Rodoanel, previsto para ocorrer no dia 28 de abril de 2022 na Bvsp Bovespa – São Paulo, para o dia 28 de julho de 2022, alegando que empresas estrangeiras interessadas pediram mais tempo para providenciar a documentação exigida no edital.

A “particularidade concreta” do caso do Rodoanel Metropolitano em Belo Horizonte, dessa maneira, pode servir como uma janela para observar como que mudanças na reprodução do espaço ou na territorialização do capital no contexto metropolitano, nos termos da sua crescente capitalização através do capital fictício, envolve a questão da “mobilidade espacial”, interpretada não restritamente como deslocamento de pessoas e coisas no espaço, mas no âmbito da circulação global do capital (MARTINS, 2014).⁹

⁹ Especialmente no que diz respeito a projetos e obras infraestruturais de transportes, pode-se estabelecer uma interlocução, entre outras, com a importante pesquisa realizada por Amélia Damiani (2008) acerca do Programa Rodoanel Mário Covas, em São Paulo, executado desde 1990 e que redimensionou o ritmo de terminados negócios metropolitanos. Quanto à redução da questão ao problema de trânsito, a autora afirma: “aparece como administração das condições de trânsito, propondo melhorias a partir de uma interligação externa às zonas mais povoadas e centrais da metrópole, substituindo as ligações viárias internas. Este modelo viário se repete na história de São Paulo, basta examinar a racionalidade do Plano-Avenidas. Muitas são as interferências viárias projetadas, neste sentido, incluindo as avenidas Marginais do Rio Tietê e Pinheiros, da década de 60, do século XX. [Porém,] 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 do espaço. 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, p. 251-252 e 249-250).

3 - URBANIZAÇÃO E MARXISMO

Partindo da reestruturação territorial metropolitana em curso em Belo Horizonte, especificamente da provável implementação em breve do Rodoanel, e da corrente teórica “crítica do valor-dissociação” e sua teoria da crise final do capitalismo, apresentadas resumidamente mais adiante, pretende-se neste texto discutir parte da literatura já consolidada acerca da urbanização capitalista e da metropolização na contemporaneidade, a fim de compreender certos elementos que dizem respeito sobretudo à “explosão da cidade” (Henri Lefebvre), à periferação e aos grandes projetos e obras urbanas infraestruturais no contexto presente do capitalismo. Para tanto, considera-se o vínculo entre urbanização e capitalismo e, no âmbito da atual crise generalizada de reprodução do capital, o vínculo entre “simulação da acumulação de capital” e ficcionalização da riqueza através do “ambiente construído” (e do “capital fixo do tipo independente”, nos termos de David Harvey), entre reprodução “insubstancial” do espaço urbano, crise do capital e limites da gestão estatal do colapso em curso.

Um dos primeiros expoentes da interpretação “marxista tradicional” acerca da urbanização, o filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre teorizou, em suas obras voltadas para o estudo da problemática urbana, como a crise da indústria fordista, a partir sobretudo da década de 1970, relaciona-se com a “urbanização planetária” como re-produção do espaço, o que teria permitido novas formas de acumulação imprescindíveis para a “sobrevivência do capitalismo”. Para Lefebvre, na medida em que uma plethora de setores econômicos passou a ser fomentada através da urbanização e da conseqüente reprodução das relações de produção, a conquista do espaço seria uma forma de manutenção do capitalismo. Segundo o autor, essa conquista se dá sobretudo como resultado de estratégias políticas e tecnocráticas da burguesia e do urbanismo moderno funcionalista, estratégias próprias à “sociedade burocrática de consumo dirigido”.

Em vez de mero continente das relações de produções, o próprio espaço para Lefebvre assumiria o caráter de “força produtiva”. Essa obra pioneira sobre a urbanização, publicada entre 1968 e 1974, logo fomentou, por sua vez, críticas e reapropriações nas leituras estruturalistas da urbanização capitalista, como as de Manuel Castells, Jean Lojkin e Christian Topalov, entre outros, que concentraram suas críticas principalmente na interpretação da produção do espaço por Lefebvre. Para tais autores, embora com diferenças entre eles, o

filósofo francês estaria demasiado assentado em uma concepção da reprodução social capitalista que se desvia do tópico fundamental da luta de classes (que é, entanto, o “ponto de vista” defendido por tais leituras tradicionais, inclusive por Lefebvre e Harvey), pretendendo ir além da relação de exploração dos trabalhadores pelo capital. Sendo assim, em Manuel Castells, por exemplo, a concepção econômica e política do espaço urbano é a de uma “condição geral de reprodução” (tomada como sinônimo de consumo do trabalhador e de sua família) da força de trabalho, concepção difundida em inúmeros estudos sobre propriedade propriedade fundiária, mercado de terras, condições de produção da habitação e incorporações imobiliárias (BRUSQUET, 2007; LE BRETON, 2012).

Um dos elementos da obra de Lefebvre cujos desdobramentos são de interesse para as reflexões aqui propostas são as referências esparsas à produção do espaço urbano como sendo uma contra-tendência fundamental à queda da taxa de lucro a partir da crise do fordismo. Esse argumento está praticamente ausente nas análises estruturalistas acerca da urbanização. Segundo as influentes interpretações da urbanização capitalista apresentadas na obra de Harvey, por sua vez, essa “lei de tendência da queda da taxa de lucro” não deve ser considerada consistente, talvez nem mesmo seria correto atribuí-la exatamente a Marx, mas sim a Engels (Michael Heinrich também defende esta tese). Por isso, na obra de Harvey a acepção de crise remete de modo geral a processos cíclicos que são interrompidos devido aos bloqueios momentâneos para a produção e sobretudo a circulação de capital, ou seja, a crise é entendida mormente como crise de excesso de capital que não encontra escoamento. As crises são consideradas, assim, isoladamente, e não como consequência de um processo estrutural, intransponível, relacionado à “desubstancialização do capital”, como em Kurz, representante da corrente não hegemônica da “crítica do valor-dissociação”.

Como observa Harvey em diversas de suas obras escritas a partir do seu principal livro publicado em 1982, o circuito do capital imobiliário, anteriormente considerado secundário no conjunto da reprodução do capital, ganhou cada vez mais importância, envolvendo uma complexificação crescente nas circulações do capital global e nas articulações entre as formas de distribuição da riqueza (para tais autores pressuposta como sendo sempre repostas materialmente e, por isso, na sua “substância”, que é reificada e ontologizada) produzida pela extração de trabalho excedente: lucro, renda da terra e juro.

À medida que a reprodução e a acumulação de capital em geral faziam-se mais

dependentes da urbanização – especialmente da construção de infraestruturas espaciais do “capital fixo do tipo independente” e da incorporação imobiliária, isto é, da reconfiguração incessante do “ambiente construído” –, o financiamento e a financeirização da produção do espaço, com destaque para o “mercado imobiliário”, tornavam-se cada vez mais importantes. Junto à dependência de créditos para incorporações imobiliárias e consumidores, a produção do espaço se tornou, afinal, cada vez mais condição para realização do capital fictício. Com os títulos de propriedades fundiárias sendo trocados como “puros bens financeiros”, a renda da terra passou, então, progressivamente, a se metamorfosear e ser capitalizada, cada vez mais sob a forma de juros, o que fortaleceu tanto o caráter rentista dos capitais vinculados ao(s) “setor(es) imobiliário(s)” quanto a importância deste(s) setor(es) nas reconfigurações espaciais.

Mas será que o impulso, cada vez mais evidente nas últimas décadas, da “produção capitalista do espaço”, pode ser compreendido de outro modo? Ele diz respeito realmente ao escoamento ou subterfúgio para contradições do capital, isto é, serve como contra-tendência à crise referida à queda da taxa de lucro (como em Lefebvre), ou mesmo para “ajustes espaciais”, que contribuiriam para resolver, ao menos momentaneamente, diante de uma suposta tendência à sobreacumulação (supõe-se substancial) de capital, as crises, consideradas cíclicamente (como Harvey interpreta)?

A hipótese aqui aventada diz respeito, portanto, à possível insuficiência das abordagens marxistas tradicionais para compreender as determinações implicadas no projeto do Rodoanel, o qual poderia ser melhor apreendido por meio da teoria da crise do capital elaborada pela “crítica do valor-dissociação”. Como desdobramento desta hipótese, conjectura-se também acerca da importância de se reformular, de modo geral, a análise teórica crítica da relação entre capitalismo, crise e urbanização e entre territorialização do capital e reestruturação metropolitana contemporaneamente.

4 - A CRÍTICA DO VALOR-DISSOCIAÇÃO E A URBANIZAÇÃO

Desde o impulso alcançado pelo processo de industrialização a partir do século XIX, a subordinação de tudo e todos por meio da conquista global pelo “mundo das mercadorias” constitui um processo inédito na história humana, o que inclui, objetivamente e com consequências subjetivas diversas, a expansão em extensão e em profundidade, horizontal e verticalmente, do “tecido urbano”, a urbanização do campo e a metropolização. Mas se havia

idades em outros momentos da história humana e se, para Marx, a história moderna diz respeito em grande parte à urbanização da sociedade, quais seriam, afinal, as especificidades da urbanização sob a “universalidade moderna” denominada capitalismo? Tais especificidades foram suficientemente elucidadas pelo marxismo, especialmente diante do contexto de crise categorial e “colapso da modernização”? Qual o papel do urbanismo e do Estado no contexto contemporâneo de reestruturação territorial metropolitana?

Tomando como referência a crítica categorial inaugurada por Marx e desdobrada mais recentemente pela “crítica do valor-dissociação”, especialmente como teoria crítica do valor, do trabalho, da mercadoria, do dinheiro e do Estado, pode-se compreender que estas categorias (assim como a de tempo e espaço abstratos) não são apenas conceitos, mas “abstrações reais” que, considerando “a tendência inerente a uma forma se adequar cada vez mais a seu conceito”, como disse Marx, constituem a *differentia specifica* e fundamental do capitalismo em relação a outras sociedades. A articulação entre a compreensão do patriarcado produtor de mercadorias como crítica do valor-dissociação - em vez de simples relação de exploração e dominação de classe ou de “questões identitárias” ou “culturais”, por exemplo - e seus aportes para refletir acerca da urbanização e da metropolização capitalistas, ainda foi pouco tematizada.¹⁰ Ao retomar e desdobrar alguns dos elementos das obras de Marx e de autores ligados à “crítica da dissociação-valor”, a proposta deste texto consiste em compreender, de modo diferente das formulações de autores marxistas, a relação entre urbanização e capitalismo contemporaneamente.

Se a “abstração real” (expressão de Georg Simmel retomada por Sohn-Rethel e próxima a concepções de Marx nos *Grundrisse*) que a teoria marxiana busca no seu fundamento criticar se dá às costas dos indivíduos, que “*não o sabem, mas o fazem*”, é preciso se perguntar, primeiro, por que o “capital torna-se sujeito automático” e por que é necessária a valorização

¹⁰ Retomando esta questão teórica da relação entre capital e espaço - muito pouco desenvolvida a partir de uma crítica categorial do capital, mas recentemente retomada, por exemplo, por Louis Gaudreau - Postone menciona indicações feitas por Georg Lukács em seu livro seminal de 1923 (antes de conhecer os *Grundrisse* o autor húngaro já falava explicitamente de “especialização do tempo” como algo próprio do capitalismo, provavelmente sob influência não confessada de Henri Bergson) e faz apontamentos acerca da relação entre valor, tempo e espaço: Nesta passagem a seguir, por exemplo, ele se refere ao caráter pressuposto do espaço como mediação do tempo para a reprodução do capital: Embora a medida do valor seja o tempo, a mediação socializadora expressa por “tempo de trabalho socialmente necessário” não é um movimento do tempo, mas uma metamorfose do tempo consubstancial em tempo abstrato no espaço, por assim dizer, do particular para o geral e retroativamente (POSTONE, 2014: 223).

permanente que exerce uma dominação inconsciente, anônima e inexorável. Moishe Postone e os autores ligados à corrente teórica da “crítica do valor-dissociação” têm buscado elucidar, nas últimas décadas, o que é o trabalho e o valor, apreendendo-o como forma destituída de conteúdo, como indiferente em face ao mundo objetivo e aos trabalhos concretos. Para o valor, concebido dessa maneira, os conteúdos materiais das mercadorias são apenas representações concretas de uma substância sempre igual. Como uma “coisa fisicamente metafísica” e “célula germinal” que submete a totalidade da vida sob o capitalismo, a forma mercadoria como veículo do valor impõe que o concreto (inclusive os indivíduos) se torne “um simples portador do abstrato. O concreto só tem existência social na medida em que serve ao abstrato para que este dê a si mesmo uma expressão sensível” (JAPPE, 2006: 37).

Se, por um lado, no que diz respeito à hermenêutica das obras de Marx e do marxismo, a referida crítica social contemporânea tem se mostrado oportuna, ao apreender a lógica da estrutura de base da sociedade de mercado, é, por outro lado, também nas análises das consequências desta lógica, especialmente através do “diagnóstico de época” da presente “crise do valor de troca” (Kurz), com o recrudescimento do caráter destrutivo de uma sociedade que se tornou inteiramente prisioneira do automovimento do sujeito automático que é o valor, que ela se mostra bastante pertinente.

Para Kurz, na medida em que se depara com a explicitação de contradições internas estruturais (constituídas desde seu nascimento) a partir da terceira revolução industrial iniciada em 1970, a sociedade capitalista entra não em um declínio cíclico, posteriormente reversível, mas em uma crise irreversível por se ter alcançado seu limite histórico objetivo. A contradição fundamental do capitalismo não é entendida, então, como o conflito imanente entre capitalistas e trabalhadores, entre os portadores vivos do capital constante e os portadores vivos do capital variável. A contradição fundamental reside no fato de que a acumulação do capital mina sua própria base ao dispensar trabalho do processo produtivo com a crescente implementação tecnológica. O desenvolvimento das forças produtivas reduz, afinal, a quantidade de trabalho por mercadoria produzida e, assim, de valor.

Coagida pela concorrência intercapitalista, cada empresa produtora de mercadorias busca auferir uma “vantagem relativa” momentânea através da elevação da sua produtividade: por meio da redução do trabalho empregado, graças a investimento em capital constante (maquinário, sobretudo), pode-se apropriar de uma parte maior do mais-valor social total. Mas,

contraditoriamente, quando a produtividade elevada é generalizada para o conjunto de empresas de determinado setor, o valor (e o mais-valor) de cada mercadoria produzida é reduzido. Ao diminuir o valor de cada mercadoria, busca-se compensação com a produção aumentada da quantidade de mercadorias. Assim, para Robert Kurz (2014), até 1970 essa contradição fora compensada pela concomitante expansão do trabalho total empregado para atender a demanda advinda da abertura de novos mercados, tanto horizontalmente (em extensão geográfica) quanto verticalmente (em profundidade), por meio da subordinação de tudo e todos à forma-mercadoria, sobretudo com o barateamento dos produtos. A partir de 1970, contudo, tal compensação se tornou limitada: com a redução dos espaços não-capitalistas e a relativa diminuição do ritmo das “invenções” de “novas necessidades” dependentes de muito trabalho e voltadas para uma massa enorme de consumidores (como foi o automóvel), as condições para criação de novos mercados que demandariam mais trabalho são ultrapassadas e não acompanham a elevação da produtividade.

O advento da microeletrônica e da robótica causou, portanto, a elevação exponencial da produtividade a tal ponto que a racionalização dispensa relativa e absolutamente força de trabalho do processo produtivo, bloqueando o “sucesso” de crescimento econômico do fordismo posterior à Segunda Guerra Mundial. Tem-se, então, a crise estrutural de reprodução do capital, tornada cada vez mais evidente, por exemplo, pela massa crescente de seres humanos “não rentáveis”, postos à margem do processo produtivo. Com esta “crise categorial”, o fim do trabalho é realizado no sentido negativo: precisa-se dele para sobreviver, mas ele se escasseia; ao invés dos indivíduos se libertarem do capital, é este que dispensa os indivíduos. Embora se trate de uma sociedade baseada no valor, este não pode ser mais produzido. O dinheiro, por sua vez, correspondendo cada vez menos a algo “real”, torna-se um mero papel que circula baseado, sobretudo, no crédito.

Diante das deficiências na produção de valor e mais-valor (expressas não apenas na “queda tendencial da taxa de lucro”, mas sobretudo e cada vez mais, na queda dos lucros em termos absolutos, ainda que, em tese, a “taxa de exploração” possa crescer), recorre-se a uma “fuga para a frente”, como adiamento do sinistro, através da antecipação via crédito de trabalho ou ganhos futuros dificilmente efetiváveis. Invertendo a relação entre capital produtivo e capital financeiro-fictício, o que resta da chamada “economia real” passa a ser crescentemente movido a crédito. Além disso, o capital-dinheiro em fuga da esfera produtiva passa a buscar cada vez

mais refúgio na esfera financeira e nas formas de capital fictício: a riqueza é crescentemente acumulada através da compra e venda especulativa de produtos financeiros. A produção de mercadorias “reais” torna-se cada vez menos rentável em relação ao que pode ser auferido com títulos financeiros. Ao mesmo tempo, portanto, que a produção e a circulação de mercadorias na chamada “economia real” são cada vez mais dependentes de formas de endividamento através do crédito, o “cassino de bolhas especulativas” ganhou enorme importância. Assim, ao invés de ser a causa da crise, como pretendem muitos intérpretes burgueses e a maior parte da “esquerda”, a “financeirização” é sua consequência. Com a “acumulação simulatória do capital por meio de bolhas financeiras” (Robert Kurz), acabar com o crédito é fazer o sistema, que não anda mais com suas próprias pernas, colapsar repentinamente.

Desde a “terceira revolução industrial” de 1970, portanto, observam-se, de maneira mais ou menos evidente, processos tais como: a desvalorização do capital fixo (até mesmo de regiões e cidades inteiras) de origem “fordista” ou implementado depois, justamente quando os investimentos em capital constante exigidos para a produção “rentável” de determinada mercadoria, em relação aos dispêndios com cada trabalhador, crescem enormemente; a sobredeterminação do trabalho improdutivo em relação ao trabalho produtivo (segundo a valorização do valor para o capital) e a tendência, crescentemente efetivada, da força de trabalho se tornar supérflua, bem como a precarização daqueles trabalhos que ainda restam “ativos”, fazendo com que ser “explorado” seja quase um “privilégio”; a autonomização acentuada do valor (da mercadoria ao dinheiro – propenso à desvalorização –, da moeda lastreada ao papel sem lastro, do capital financeiro ao capital fictício, aos “derivativos”, às bolhas especulativas, etc.); as metamorfoses da propriedade privada capitalista, o que, quanto à propriedade fundiária, além de torná-la crescentemente “ativo financeiro”, perpassa as formas “fetichistas” de acumulação “rentista”, através, por exemplo, de uma “meta- absolutização” a partir da cisão do “direito de superfície” do “direito de construção” e a comercialização dos mesmos em paralelo.

O dismantelamento das capacidades de produção de valor novo provoca também mudanças substanciais na relação entre a sociedade civil e o Estado, crescentemente endividado (assim como muitas empresas, famílias e indivíduos) e orientado, em função de desígnios privados e da sua própria solvência, quase exclusivamente para a rapina e expropriação do “fundo” e dos “serviços” públicos, assim como do que se entende como de usufruto “comum”. Mais acentuada, portanto, do que uma restrita “estagnação secular” admitida até mesmo por

certos autores do *mainstream* da economia burguesa, a erosão dos fundamentos da sociabilidade capitalista – mas mantendo, a duras penas, uma “simulação” através do sistema financeiro e do capital fictício – é acompanhada tanto da destruição da primeira natureza e do aguardado esgotamento dos “recursos naturais” e das fontes de energia, quanto do agravamento do apartheid social, no qual os ricos se fecham dentro dos muros para não serem assaltados pelos pobres, e de uma “regressão antropológica” com o aumento da depressão, do narcisismo e da “pulsão de morte da concorrência” (JAPPE, 2016). Verifica-se, assim, uma tendência para o colapso sistêmico que ultrapassa completamente a crise na acepção meramente econômica.

A crise estrutural de reprodução do capital tem determinado, dessa maneira, uma acelerada reconfiguração do “ambiente construído”, alimentada pelo capital fictício, como expressão da ficcionalização da riqueza socialmente produzida. De fato, as formas mais fetichistas de acumulação da riqueza social (os rendimentos auferidos de forma rentista: renda da terra e juro) ganharam proeminência no capitalismo contemporâneo em crise (PAULANI, 2016). Tornou-se importantíssima a manipulação tanto de propriedades fundiárias, “imóveis” e “créditos edificáveis”, quanto de “títulos financeiros”, “fundos de investimentos”, “securitizações” e especulações com “hipotecas” e “derivativos”. Sem fazer coro à condenação moral – arriscada de, a partir da crença de que os capitais financeiro e “imobiliário” são “maus” e o “produtivo” é “bom”, descambar em atitudes persecutórias e até antisemitas – do suposto 1% da população formado por “ociosos” e “especuladores”, é muito mais importante compreender as causas desse processo, assim como seu limite. O agravamento deste último começou a ser mundialmente explicitados sobretudo com a explosão de uma gigantesca bolha imobiliário-financeira em 2007-8, quando a “crise do *subprime*” e hipotecária veio à tona (AALBERS, 2012).

Não alcançável através simplesmente da noção de “valorização do espaço”, essa reprodução “insubstancial” do espaço urbano se concretiza em projetos e obras infraestruturais e de incorporação imobiliária, sobretudo nas metrópoles, em particular nos países periféricos, onde a legislação é mais facilmente manipulada e o caráter rentista e de relações infrapolíticas encontra “terreno fértil”. Muitas vezes sem demanda de uso e de compra imediatas, mas possibilitando auferir rendas e lucros (cada vez mais simulados através da especulação com títulos financeiros de propriedades e metamorfoseados em juros) com a elevação dos patamares de preço da terra e dos “imóveis” por meio de investimentos em infraestruturas espaciais, são

produzidos empreendimentos imobiliários diversos (sobretudo condomínios horizontais e verticais, residenciais e empresariais) ao redor do mundo, tais como os emblemáticos casos de Dubai e das “cidades fantasmas chinesas”.

Conforme entende Thiago Coelho (2016: 134), “em meio a este processo o Estado se constitui como um personagem central na reprodução ampliada dos patamares de renda”. O Estado, “como novo gestor das tentativas de valorização do capital” (Idem: 82), promove investimentos em planos, projetos e obras infraestruturais, geralmente por meio de mecanismos próprios ao capital fictício. Trata-se da busca por atualização dos patamares de renda da terra (e conseqüentemente dos preços dos imóveis) por meio da reconfiguração do “ambiente construído” e da constituição de áreas e eixos para investimentos imobiliários (daí que ideias como a de “especulação imobiliária” mais confundem do que explicam o que se passa; “captura da mais-valia fundiária”, por sua vez, é completamente sem sentido). De fato, se o que é denominado (geralmente criticado de modo truncado, saudosista do keynesianismo) neoliberalismo for considerado, para além da “privatização”, uma “racionalidade política” orientada pela ampliação da “lógica empresarial” e econômica de metas e concorrências (DARDOT e LAVAL, 2016), o Estado não deve ser considerado desimportante ou enfraquecido. Particularmente no que diz respeito à re-produção capitalista do espaço, o papel do Estado sob o neoliberalismo é marcante. Além de “regulador”, ele atua como indutor de investimentos imobiliários e do “empresariamento urbano” voltado para “planejamento estratégico” (VAINER, 2000).

Neste contexto, grandes projetos urbanos como o Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte e a maneira como deve ser executado em breve são expressões de processos que fazem da urbanização e da reestruturação territorial metropolitana em curso lócus privilegiados de manifestação da crise de reprodução do capital, ainda que, fetichizada e ideologicamente, tais processos possam aparecer como se dissessem respeito à punjança do processo de acumulação, supostamente em contraposição às tendências de crise, como simples “inflexão no padrão de acumulação”, conforme geralmente são interpretados pela literatura especializada (BRENNER, PECK, THEODORE, 2012).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando o capitalismo se depara com seu limite histórico absoluto a partir de 1970, e

suas categorias (abstrações reais) centrais entram crescentemente em crise, a produção do espaço ou a territorialização do capital não podem passar incólumes, particularmente em um contexto metropolitano. Teoricamente, é importante considerar, por um lado, que os novos empreendimentos imobiliários (já lançados ou ainda em projeto), fomentados pelos vínculos entre capital incorporador e capital fictício, não dizem respeito, necessariamente, à produção de valor novo. Lógica e historicamente a tese vulgar de inúmeros "estudos urbanos" de que o capital da construção civil teria composição orgânica abaixo da média - o que leva a considerações muito inconsistentes - é ela mesma contestável, e mesmo se fosse o caso, isso não implicaria que este setor devesse ser "muito produtivo" do ponto de vista do sistema como um todo (isto é, da forma social da riqueza sob o capitalismo reproduzida como valorização do valor, e não como produção de valores de uso, considerando a distinção fundamental entre força social e conteúdo material da riqueza) até a inflexão representada pela crise do fordismo e a consequente "desubstancialização do capital", que, desde então, passou a ser mantido como totalidade em colapso às custas de capital fictício. Por outro lado, é necessário observar que não há, necessariamente, uma amenização da crise (como interpreta Harvey) apenas porque o capital-dinheiro, que estaria excedente e sobreacumulado, é absorvido em projetos de reestruturação urbana e "imobiliários" (BOTELHO, 2016). Estes são, mais propriamente, expressões da "crise do valor de troca" em um contexto de dessubstancialização do capital, e, portanto, de produção "insubstancial" do espaço urbano, como algumas pesquisas recentes têm explicado (COELHO, 2016; COUTO, 2011, 2015 e 2016). Neste sentido, o projeto e a provável execução da obra do Rodoanel poderiam ser interpretados como engendrados não como efeitos de uma contratendência à ou apesar da crise de reprodução do capital, mas por causa dela.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AALBERS, Manuel. *Subprime Cities: the political economy of mortgage markets*. Chichester, West Sussex: Wiley-Blackwell, 2012.
- ADORNO, Theodor. *Dialética Negativa*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2009.
- ALFREDO, Anselmo. "Formação econômico-social brasileira. Mobilização do trabalho e configurações territoriais". Mimeo, Edição do autor, São Paulo, 2005.
- ALFREDO, Anselmo. "Modernização, crítica social e a naturalização na urbanização contemporânea". Texto apresentado na *Semana de Geografia* da Universidade Sumaré em 14.10.2016. Disponível em academia.edu.
- ALFREDO, Anselmo. Crítica materialista e metafísica social sob as determinações críticas do capital. *Boletim Paulista de Geografia*, v.95, 2016, p.35-59.
- BOTELHO, Maurílio. Teoria da Crise em David Harvey. In: *Revista Continentes* (UFRRJ), n.4, 2014.
- BOTELHO, Maurílio. Dinheiro e crédito em David Harvey: comentários críticos. In: *Espaço e Economia*, n. 6, 2015.
- BOTELHO, Maurílio. Renda da terra e capitalização em David Harvey. Notas sobre o caráter especulativo da

propriedade imobiliária. In: *Espaço e Economia*, n. 8, 2016.

BRASIL DE FATO. Em Belo Horizonte (MG), movimentos acampam em frente à Assembleia contra o “rodominério”. 14 de Julho de 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/07/14/em-belo-horizonte-mg-movimentos-acampam-em-frente-a-assembleia-contra-o-rodominerio>

BUSQUET, Grégory *Ideologie urbaine et pensée politique dans la France de la période 1958-1981*. These. Geography. Université Paris XII Val de Marne, 2007.

BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N. (2012). Após a neoliberalização? Cadernos Metrôpole.

São Paulo, v. 14, n. 27, pp. 15-39.

CASTELLS, Manuel. *La question urbaine*. Paris: Maspero, 1972.

COELHO, Thiago. *A produção do espaço e os limites do capital: contradições do capital na relação entre Estado, planejamento e a OUC em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Dissertação de Mestrado em Geografia, UFMG, 2016.

COSTA, H. S. de M. (2003). “Natureza, mercado e cultura: caminhos da expansão metropolitana de Belo Horizonte”. In: MENDONÇA, J. G. de; GODINHO, M. H. (orgs.). *População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades*. Belo Horizonte, PUC Minas.

COSTA, H. S. de M.; COSTA, G. M.; MENDONÇA, J. G.; MONTE-MÓR, R. L. de M. (2006). *Novas periferias metropolitanas: a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul Belo Horizonte, C/Arte*.

COUTO, Luccas. *Nem só o que é sólido desmancha no ar: a Nova Luz na produção insubstancial do espaço urbano*. São Paulo: Dissertação de Mestrado em Geografia, USP, 2011.

COUTO, Luccas. Capital, crise e produção do espaço: As determinações críticas da construção habitacional em São Paulo. In: *Revista do Departamento de Geografia (USP)*, v. 29, 2015.

COUTO, Luccas. Notas de uma interpretação sobre a crise e a acumulação em David Harvey. In: *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 4, 2014.

DAMIANI, Amélia Luisa. *Espaço e geografia: observações de método*. 2008. Tese (Livre-docência em Geografia Urbana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

DARDOT, Pierre e LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

ESTADO DE MINAS, Jornal. Obras do Rodoanel começam em 2015. 05 de fevereiro de 2014. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/02/05/interna_gerais.495403/obras-do-rodoanel-norte-comecam-em-2015.shtml

ESTADO DE MINAS, Jornal. Rodoanel da RMBH pode impactar 3,5 mil imóveis; entidades protestam. 13 de julho de 2021(a). Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/07/13/interna_gerais.1286286/rodoanel-da-rmbh-pode-impactar-3-5-mil-imoveis-entidades-protestam.shtml

ESTADO DE MINAS, Jornal. Rodoanel e R\$ 1,5 bi para cidades: ALMG aprova termos de acordo com a Vale. 14 de julho de 2021(b). Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2021/07/14/interna_politica.1286595/rodoanel-e-r-1-5-bi-para-cidades-almg-aprova-termos-de-acordo-com-a-vale.shtml

FILHO, João B. M. Tonucci; FREITAS, Daniel. Planejamento metropolitano e grandes projetos urbanos: concepção e descaminhos da política de novas centralidades na RMBH. *Cadernos Metrôpole* 22(47), April 2020: 61-84. DOI: [10.1590/2236-9996.2020-4703](https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4703)

GAUDREAU, Louis. Espace, temps et théorie du capital chez Henri Lefebvre et Marx. *Cahiers de recherche sociologique*, (55), 155–176. (2013).

HARVEY, David. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. In: *Espaço e Debates*, n. 6, 1982.

HARVEY, David. *The limits to capital*. London; New York, USA: Verso, 2006.

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

HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. *17 contradições e o fim do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2015. HEIDEMANN, Heinz Dieter. Os migrantes e a crise da sociedade do trabalho: humilhação secundária, resistência e emancipação. In: Serviço Pastoral dos Migrantes. *Migrações: discriminações e alternativas*. São Paulo: Paulinas/SPM, 2004.

- HEIDEMANN, H. D.; TOLEDO, C. A. & BOECHAT, C. A.. “O trabalho no Brasil: traçado interpretativo de sua história e de sua crítica”. In: Revista Estudos Avançados, IEA/USP, vol. 28, n. 81, 2014.
- JAPPE, Anselm. *As aventuras da mercadoria: para uma nova crítica do valor*. Lisboa: Antígona, 2006.
- JAPPE, Anselm. *A sociedade autofágica: capitalismo, desmesura e autodestruição*. Lisboa: Antígona, 2016.
- KURZ, Robert. *O Colapso da Modernização: da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial*. São Paulo: Paz e Terra, 1992.
- KURZ, Robert. “A ascensão do dinheiro aos céus”. *Revista Krisis*, n. 16-17, 1995. Disponível em: <http://obeco.planetaclix.pt/rkurz101.htm>
- KURZ, Robert. *Dinheiro sem valor*. Lisboa: Antígona, 2014.
- KURZ, Robert. *Poder mundial e dinheiro mundial: crônicas do capitalismo em declínio*. Rio de Janeiro: Ed. Consequência, 2015.
- KURZ, Robert. *A crise do valor de troca*. Rio de Janeiro: Ed. Consequência, 2017.
- LE BRETON, Eric. *Pour une critique de la ville. La sociologie urbaine française, 1950-1980*, Presses universitaires de Rennes, coll. « Le sens social », 2012.
- LEFEBVRE, Henri. *La survie du capitalisme: la re-production des rapports de production*. Paris: Anthropos, 1973.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte. Editora UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 2000.
- LEFEBVRE, Henri. *Le droit à la ville*. Paris: Ed. Economica; Anthropos, 2009.
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2016.
- MARTINS, Sérgio. «Metrópoles e automóveis: além da indústria, aquém do urbano», *Espaço e Economia* [Online], 5 | 2014. DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.904>
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. São Paulo: Boitempo, 2013, Livro I; 2014, Livro II; 2017, Livro III.
- MARX, Karl. *Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858 - esboços da crítica da economia política*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- OLIVEIRA, Miriam Márcia Pacheco de. “A IIRSA e o Rodoanel Norte de Belo Horizonte”. In: Congresso Brasileiro de Geógrafos, Vitória – ES, Fevereiro de 2014. Disponível em: http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1404697569_ARQUIVO_textoIIRSA-ultimaverscao.pdf
- PAULANI, Leda. “Acumulação e rentismo: resgatando a teoria da renda de Marx para pensar o capitalismo contemporâneo”. In: *Revista de Economia Política*, vol. 36, nº 3 (144), 2016.
- PITTA, Fábio. O crescimento e a crise da economia brasileira no século XXI como crise da sociedade do trabalho: bolha das commodities, capital fictício e crítica do valor-dissociação. *Revista Sinal de Menos*, #14, vol. 1, 2020.
- POSTONE, Moishe. *Tempo, trabalho e dominação social: uma reinterpretação de teoria crítica de Marx*. São Paulo: Boitempo, 2014.
- ROJAS, C.; BARROS PEREIRA, D. A ascensão do capitalismo de desastre no Brasil: o rompimento da barragem do Fundão e as técnicas e mecanismos de tortura na bacia do Rio Doce. *Terra Livre, [S. l.]*, v. 2, n. 55, p. 207–245, 2021. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/index.php/terralivre/article/view/2067>. Acesso em: 2 ago. 2021.
- SCHOLZ, Roswitha. El patriarcado productor de mercancías. Tesis sobre capitalismo y relaciones de género. In: *Constelaciones - revista de teoria crítica*. Vol. 5 (2013).
- UFMG (2011). Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH. Produto 6 – Relatório Final – Definição das Propostas de Políticas Setoriais, Projetos e Investimentos Prioritários. Belo Horizonte, UFMG.
- UFMG (2015). Macrozonamento da RMBH. Produto 5. Definição dos Parâmetros Urbanísticos e de Diretrizes Específicas de Estruturação e Desenvolvimento para as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs). Belo Horizonte, UFMG.
- VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento urbano estratégico. In: *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petropolis: Vozes, 2000.
- ZHOURI, Andréa. *Big Business Brumadinho: as mortes que geram lucro*. Outras Palavras, 10 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://outraspalavras.net/mercadovsdemocracia/big-business-brumadinho-as-mortes-que-geram-lucro/>

