

Logística e urbanização contemporânea: tramas escalares e pares relacionais

Logistics and contemporary urbanization: scalar plots and
relational pairs

Logística y urbanización contemporánea: tramas escalares y pares
relacionales

Samarane Fonseca de Souza Barros  

Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, Juiz de Fora (MG), Brasil

samaraneb@gmail.com

Resumo

A reestruturação produtiva iniciada na década de 1970, impulsionada pela globalização e pelo neoliberalismo, transformou as cidades contemporâneas. Essas mudanças resultaram em novas formas de produção do ambiente construído e maior fluidez territorial, introduzindo novos agentes na produção de infraestruturas urbanas. A circulação, fundamental para a acumulação capitalista, exige infraestruturas específicas, refletindo as tensões do capitalismo desigual. As infraestruturas urbanas, ao se fixarem nas cidades, afetam a materialidade e organização urbanas, influenciando preços da terra e localização dos agentes, além de integrar melhor as cidades em redes globais. A produção dessas infraestruturas, muitas vezes espoliativa e orientada por interesses privados, destaca a logística como mediadora crucial nos processos de urbanização. Este texto, baseado em análise bibliográfica, discute a relação entre logística e urbanização contemporânea, focando nas tramas escalares e pares relacionais emergentes, oferecendo uma análise teórica e analítica desses processos.

Palavras-chave: Infraestruturas. Posicionalidade. Produção de Cidades. Escalas. Logística.

Abstract

The productive restructuring initiated in the 1970s, driven by globalization and neoliberalism, has transformed contemporary cities. These changes have resulted in new forms of production in the built environment and greater territorial fluidity, introducing new agents in the production of urban infrastructures. Circulation, fundamental for capitalist accumulation, requires specific infrastructures, reflecting the tensions of unequal capitalism. Urban infrastructures, once established in cities, affect the materiality and organization of urban forms, influencing land prices and the location of agents, while also integrating cities better into global networks. The production of these infrastructures, often exploitative and oriented by private interests, highlights logistics as a crucial mediator in



urbanization processes. This text, based on bibliographic analysis, discusses the relationship between logistics and contemporary urbanization, focusing on scalar plots and emerging relational pairs, offering a theoretical and analytical examination of these processes.

Keywords: Infrastructure. Positionality. City Production. Scales. Logistics.

Resumen

La reestructuración productiva iniciada en la década de 1970, impulsada por la globalización y el neoliberalismo, transformó las ciudades contemporáneas. Estos cambios resultaron en nuevas formas de producción del ambiente construido y mayor fluidez territorial, introduciendo nuevos agentes en la producción de infraestructuras urbanas. La circulación, fundamental para la acumulación capitalista, exige infraestructuras específicas, reflejando las tensiones del capitalismo desigual. Las infraestructuras urbanas, al fijarse en las ciudades, afectan la materialidad y organización urbanas, influyendo en los precios de la tierra y la ubicación de los agentes, además de integrar mejor las ciudades en redes globales. La producción de esas infraestructuras, a menudo expoliativa y orientada por intereses privados, destaca la logística como mediadora crucial en los procesos de urbanización. Este texto, basado en análisis bibliográfico, discute la relación entre logística y urbanización contemporánea, enfocándose en las tramas escalares y pares relacionales emergentes, ofreciendo un análisis teórico y analítico de estos procesos.

Palabras-clave: Infraestructura. Posicionalidad. Producción de ciudades. Escalas. Logística.

Introdução

As mudanças no paradigma técnico, associado à reestruturação produtiva iniciada na década de 1970, assim como a ascensão de ideários normativos próprios da globalização e do neoliberalismo engendraram alterações nas cidades, tanto em relação à produção do ambiente construído quanto na indissociabilidade desse com a escala urbana contemporânea. As novas formas do capitalismo, cada vez mais marcadas pela simultaneidade das relações e trocas e pela necessidade de maior fluidez territorial, fazem com que surjam nas cidades agentes diferentes para a produção de infraestruturas e outros aparatos regulatórios.

A circulação, como uma das etapas protagonistas da acumulação capitalista contemporânea, demanda formas específicas para que ocorra sem maiores percalços. Essas formas, tratadas aqui como infraestruturas, são produzidas socialmente e, por isso, compostas por elementos de ordens conjunturais e estruturais. Ainda, ao se organizarem e conformarem ambientes construídos, refletem tensões e contradições próprias do desenvolvimento desigual do capitalismo.

As infraestruturas, por sua vez, ao se combinarem em redes, pontos e áreas e ao se fixarem nas cidades, alteram não apenas a materialidade e organização das formas

urbanas em suas relações com os preços da terra e localização dos agentes, como também possibilitam a melhor inserção das cidades em diferentes redes e no espaço-tempo relacional do capitalismo. As tendências gerais e a escala urbana relacionada aos vetores hegemônicos da logística particularizam nas cidades diferentes ritmos e vetores expressos por relações e tramas multiescalares.

A produção das infraestruturas de forma cada vez mais espoliativa e relacionada aos interesses privados corrobora a produção capitalista das cidades e traz à baila o papel da logística como uma das mediadoras dos processos de urbanização em curso. Mediadora, porque torna visíveis os elementos e as formas hegemônicas desses processos. Além disso, a logística associa vetores técnicos e normativos na produção dos ambientes construídos voltados para a distribuição das mercadorias e para a circulação do capital.

Há um redirecionamento na produção de determinadas formas para otimização da circulação e uma busca pela superação das distâncias, reverberando em alterações na posicionalidade das cidades nas redes onde estão inseridas. Destacamos as cidades em seus aspectos relacionais, pois elas são as áreas preferenciais para materialização dos agentes atrelados às escalas hegemônicas do capitalismo.

O objetivo deste texto é discutir as relações entre logística e urbanização contemporânea, ressaltando suas tramas escalares. Trata-se, portanto, de um ensaio teórico e analítico sobre os principais pontos dessa relação e, para isso, nosso principal procedimento metodológico foi levantamento bibliográfico e posterior análise da literatura. Os textos foram seccionados e analisados seguindo três temáticas principais: 1) urbanização contemporânea, 2) logística e 3) posicionalidade e escalas geográficas.

Dividimos o trabalho em outras três partes além desta introdução e das considerações finais: a primeira versando sobre as formas e processos da relação entre logística e urbanização; a segunda debatendo sobre as mediações escalares e as tramas infraestruturais; e, por fim, são propostos pares relacionais que emergem dessas relações e servem como lentes analíticas para melhor entendê-las.

Relações entre logística e urbanização contemporânea: formas e processos

O capitalismo contemporâneo, marcado por vetores da globalização econômica e política, demanda um forte aparato técnico e regulatório para a sua reprodução sem maiores gargalos espaciais. As etapas de distribuição e circulação assumem o protagonismo de um sistema que incorpora cada vez mais o imperativo da aceleração e da fluidez como estruturantes.

No plano do fenômeno urbano, as hipóteses sobre urbanização planetária (Brenner, 2014; Brenner; Schmid, 2015), que revisitam o proposto por Lefebvre ainda na década de 1970 (Lefebvre, 1976), giram em torno da superação da dicotomia entre campo e cidade e entre o que é interno e externo às limitações físicas da cidade.

O momento de implosão-explosão, reconhecido por Lefebvre (1976) como uma inflexão no curso da urbanização, é agora acompanhado de vetores que vão além da aglomeração, produzindo processos socioespaciais que não mais respondem exclusivamente às forças industriais e que demandam novas regulações políticas e gestão do urbano (Brenner; Schmid, 2015).

Os debates sobre urbanização planetária, portanto, revelam, em primeiro lugar, a concretização parcial das proposições de Lefebvre sobre a sociedade urbana, na medida em que o fenômeno urbano e o processo de urbanização ultrapassam os limites da escala das aglomerações e deixam de apresentar as características típicas da cidade, como concentração, densidade e heterogeneidade (Morcuende, 2021).

A virtualidade do fenômeno urbano expande-se com a transformação do ambiente construído, bem como com a produção de redes de infraestrutura e sistemas logísticos. Esses elementos atendem as lógicas de circulação do capital e são cada vez mais densos e complexos por se combinarem e se entrelaçarem em diferentes lugares, territórios e escalas (Brenner; Schmid, 2015).

De acordo com Morcuende (2021, p. 12): “*La urbanización planetaria es pues la constatación de la operacionalización de todo el planeta, que sostiene los actuales procesos de acumulación y circulación de capital [...]*”.

A circulação envolve a etapa de distribuição de mercadoria e, de certa forma, a organiza territorialmente, o que demanda regulação. Se a distribuição, portanto, dá-se

materialmente, a circulação se dá em escalas mais virtuais – o que não significa que não sejam espaciais. Inseridas em um contexto de globalização e de integração funcional e vertical dos processos de produção, a circulação é pensada cada vez mais a partir de escalas hegemônicas, as quais acionam ferramentas estratégicas para a maior eficiência da acumulação.

O jogo de escalas mediado por agentes distintos ganha robustez com os processos de urbanização, que também são envoltos por tramas escalares próprias e específicas a depender do tempo e do espaço. Ao longo desses processos, há a operacionalização de lugares para subsidiar as dinâmicas socioeconômicas da vida urbana (Brenner, Schmid, 2015). A operacionalização desses lugares perpassa tanto pela necessidade de produção de infraestruturas e condições gerais de produção e circulação quanto pela urgência de regulações que atendam o escopo neoliberal.

Nessa direção, a logística assume centralidade não apenas como capaz de organizar territorialmente os sistemas e as redes técnicas, mas também como meio de regulação tanto dos processos gerais da acumulação capitalista como das suas resultantes espaciais – associadas cada vez mais aos ditames da urbanização planetária.

Conforme Frago i Clols (2015, p. 4), a logística é “un concepto transescalar y detectable en cualquier cadena de actividades que se desarrolle en lugares distintos”. Portanto, ao acionarmos a transescalaridade das atividades logística temos, que elas desenvolvem um emaranhado de redes complexas compostas – e componentes – de diferentes ordens socioespaciais.

Podemos entender a logística como processo mediador da urbanização contemporânea, visto que permite a explosão das condições de reprodução social e subsistência do fenômeno urbano e, assim, produz áreas destinadas às atividades logísticas e suas correspondentes infraestruturais que pertencem à escala do local como resultantes espaciais, mas são pensadas e empreendidas por agentes externos e hegemônicos. A noção de *mediação* é aqui tratada como uma das possibilidades de tornar visível e trazer à tona os resultados de um processo e, da mesma forma, torná-lo hegemônico com base na produção do espaço urbano (Castriota, 2016).

A logística, então, como importante face do capitalismo contemporâneo, além de ser um dos muitos processos desenrolados pelo sistema, é facilitadora e mediadora de relações socioespaciais nas distintas escalas do fenômeno urbano. Isso porque, como

lente analítica, a logística nos permite compreender a urbanização além dos critérios quantitativos de delimitação das aglomerações e, ainda, traz à baila a necessidade de pensar a gestão dos diferentes espaços e escalas.

A questão urbana na contemporaneidade não deve ser compreendida apenas como uma arena local para acumulação global, mas como “[...] coordenada regulatória estratégica onde está se desenrolando [...] uma reestruturação multiescalar da espacialidade do Estado (nacional)” (Brenner, 2013, p. 206).

Em especial com o avanço do neoliberalismo, vimos emergir uma governança que não só dissemina a lógica capitalista em todas as relações sociais, como também consolida a racionalidade corporativa como princípio básico e ressignifica os arranjos nacionais em função do mercado (Dardot; Laval, 2016). Essa ressignificação se manifesta, sobretudo, quando analisamos as transformações ocorridas nas hinterlândias, que se fragmentaram em decorrência de reconfigurações funcionais, integrando novos territórios às redes urbanas planetárias (Castriota, 2016).

Brenner e Schmid (2015) alertam que os regimes neoliberais marcam múltiplas esferas institucionais. Assumimos que essas marcas são precedidas por uma tendência organizacional que visa à coerência dos mercados em decorrência da incorporação de novas hinterlândias aos processos de urbanização que se dispõe, entre outras formas, pela diminuição das distâncias e do tempo entre produção, circulação e consumo. Se há uma integração dos mercados, há uma promoção de espaços – abstratos e materiais – de consumo e, dessa forma, também uma explosão dos processos logísticos e suas correspondentes no ambiente construído.

A urbanização, logo, vem experimentando uma fase logística em que as cidades – e outros tipos de aglomerados – são sua materialidade. Essa fase logística, mais que cidades, produz posicionalidades na configuração espaço-temporal do capitalismo contemporâneo. Uma via de mão dupla, portanto, pois a urbanização produz posicionalidades e as posicionalidades produzem cidades com papéis específicos na divisão do trabalho.

Cuppini (2018, p. 305) argumenta que a logística contemporânea está emaranhada no urbano e nas decisões políticas e econômicas que envolvem uma série de conflitos, porque o que circula produz poder. As condições físicas para essa circulação, por sua vez, estão nos núcleos urbanos:

É nessa direção que se pode então situar a logística, como matriz de produção urbana e de novas espacialidades, como um processo permanentemente em contestação e disputa, característica que, aliás, é distintiva à gênese da cidade desde a sua origem. É, portanto, a essa dupla e ambivalente face da logística que se deve hoje olhar, a fim de questionar as mutações urbanas, o seu desenvolvimento trans-escalar associado à circulação e ao consumo de mercadorias, tudo isso que faz da cidade um hub; e sem deixar de enxergar a série de conflitos que vão surgindo ao longo desse processo (Cuppini, 2018, p. 305).

Diniz e Gonçalves (2022) ressaltam a urbanização logística como um processo e as cidades logísticas como uma forma, ambos pautados pela criação de grandes infraestruturas e projetos logísticos que são essenciais para a circulação geral do capital. Para esses autores, a urbanização logística envolve a criação de espaços voltados ao meio técnico-científico-informacional, com o objetivo de melhorar a fluidez do capital, reduzindo os tempos e os custos de distribuição e circulação.

As configurações espaciais resultantes dessa forma específica de urbanização podem ser variadas, contudo, todas elas suportam as atuais formas de circulação (Diniz; Gonçalves, 2022, p. 9). Sengpiehl (2008 apud Diniz; Gonçalves, 2022) associa a urbanização logística a áreas metropolitanas densamente povoadas, tanto em termos de instalações físicas quanto de pontos de distribuição, com a própria metrópole funcionando como uma plataforma logística.

No entanto, Barros (2024) destaca a logística como promotora de reestruturação também em realidades não metropolitanas, produzindo vetores e áreas próprias destinadas à circulação do capital. Essa, por sua vez, apresenta particularidades ao combinar tanto o capital fixo quanto o capital fictício, se considerarmos os atuais fundos financeiros investindo nas infraestruturas logísticas.

Em resumo, destacamos a relação intrincada entre urbanização e capitalismo, agora sublinhando a importância da logística e da circulação como elementos fundamentais. Enfatizamos a capacidade das infraestruturas de expandir as cidades e contribuir para a formação de novas centralidades, tanto do ponto de vista das cidades quanto das redes. Isso ocorre porque a urbanização logística é influenciada por forças centrífugas e centrípetas: são necessários vetores externos que dispersem as atividades – e as cidades – para um melhor funcionamento da rede, assim como são necessárias forças que concentrem as atividades em determinadas áreas urbanas. A interatividade

em rede pode levar ao adensamento das infraestruturas em algumas áreas, assim como esse adensamento pode gerar interações em rede.

Mediações escalares e tramas infraestruturais

Em um mundo globalizado e competitivo, assumimos que quanto mais amenidades e facilidades logísticas, econômicas e normativas uma cidade tiver, mais atrativa ela será para a instalação e consolidação de agentes públicos e privados. Conforme Sheppard (2002, p. 311): *“This competitive advantage enables them to channel the uncertainties of globalization to their advantage because they offer attractive conditions for globally mobile investment capital”*.

Esses equipamentos e serviços demandam uma escala espacial e fixa das cidades e aglomerações urbanas para melhor circulação do capital. Quem corrobora esse argumento é Brenner (1998, p. 461), para quem há uma indissociação entre fixidez e fluidez, ou do espaço e do tempo:

The contradiction between fixity and motion in the circulation of capital – between capital’s necessary dependence on territory or place and its space-annihilating tendencies –for the changing scalar organization of capitalism (...) capital necessarily depends upon relatively fixed and immobile territorial infrastructures, such as urban-regional agglomerations and territorial states, which are in turn always organized upon multiple, intertwined geographical scales.

Por sua vez, a produção de infraestruturas e equipamentos fixos dota os núcleos urbanos de papéis e funções que alteram a sua posicionalidade no espaço-tempo relacional na economia globalizada. Para Sheppard (2002, p. 307), devemos ressaltar a importância das conexões entre os territórios e a sua situação geográfica, baseada em uma posicionalidade relativa. O debate de redes, escalas e lugares, para esse autor, deve vir acompanhado das argumentações sobre posicionalidade, pois *“I advance the idea of positionality as a way of capturing the shifting, asymmetric, and path-dependent ways in which the futures of places depend on their interdependencies with other places [...]”*. Trataremos aqui da posicionalidade, portanto, como uma forma de apreender as permanências e rupturas envolvidas na configuração de diferentes redes e escalas que, por possibilitarem diversas combinações, envolvem as cidades em uma trama.

Tomando como pano de fundo a rede urbana e as articulações entre as diferentes cidades, temos que as tramas que envolvem as cidades, em suas linhas e pontos, corroboram sua posicionalidade no espaço-tempo. Considerando a escala urbana em relação à materialidade dos processos socioespaciais que ocorrem em diversas outras escalas (Brenner, 2013), é possível traçar um caleidoscópio geográfico das relações sociais capitalistas que é permeado e permeia inúmeras tramas escalares.

Se considerarmos as infraestruturas para além dos componentes físicos, podemos conceber que elas auxiliam na posicionalidade de uma cidade, uma vez que são elementos que conglomeram aspectos espaciais e temporais. Isso é, as infraestruturas estão fixas na cidade e são responsáveis por as produzir como materialidade, mas também condicionam uma aceleração do tempo – em especial de rotação do capital – que altera as relações no âmbito das redes e da inserção espaço-temporal das cidades na divisão territorial do trabalho.

Nas tramas, então, temos linhas e pontos infraestruturais. As linhas, nesse caso, são as rodovias, ferrovias, hidrovias, fibras ópticas, entre outros que, ao se unirem, tendem a se concentrar em um ponto, como os portos, aeroportos, galpões logísticos. O encontro entre esses pontos e possíveis conexões gera tecidos, preferencialmente urbanos, que, por sua vez, estão sendo costurados e envolvidos por diferentes tecelagens. Toda essa dinâmica é, em grande medida, guiada por intencionalidades, temporalidades e espacialidades distintas, garantindo papéis e funções específicas para cada cidade em suas relações externas.

Se estamos em uma sociedade em redes, quanto mais condições uma cidade tiver de estar conectada com outras áreas e pontos, isto é, quanto mais envolvida em tramas infraestruturais – e escalares –, mais bem posicionada ela estará frente às demandas da acumulação capitalista. A concentração de infraestruturas, então, possibilita uma maior interatividade das cidades no âmbito das redes e em sua relação com a escala urbana.

A posicionalidade é produzida, então, a partir da trama de relações orientadas pela distribuição espaço-temporal das infraestruturas. Cada cidade apresenta uma posicionalidade, pois em seus espaços sínteses materializam distintas combinações escalares. Posicionar-se significa pertencer à trama de relações conformada pela distribuição e organização das infraestruturas em suas articulações multiescalares.

Lojkin (1997) argumenta que a “armação urbana” aparece como resultado da rede de cidades, de diferentes hierarquias, que se organizam por meio da distribuição espacial e social das condições gerais de produção. Existem infraestruturas e serviços que atribuem a cada cidade usos e funções privilegiadas e, portanto, condicionam a sua posicionalidade em redes. Por exemplo, portos, indústrias, centros de distribuição, entre outros, corroboram a intermediação entre as cidades – onde estão dispostos esses equipamentos – e a própria divisão territorial do trabalho.

A cidade capitalista é o *locus* de concentração dos principais meios de reprodução do capital e da força de trabalho. Inclusive, há a tendência de crescimento e extensão das cidades e consequente desenvolvimento de aglomerados urbanos, devido ao interesse dos capitalistas de diminuir o tempo de produção, de circulação e de realização do processo de acumulação do capital.

Ainda nessa perspectiva, Lojkin (1997, p. 174) avança a hipótese de que o desenvolvimento da aglomeração urbana é “determinado pela tendência constante do capitalismo a diminuir o tempo de produção e o tempo de circulação do capital”. E isso perpassa, necessariamente, pelas melhores conexões de tramas infraestruturas. Ou da combinação e inter-relação de múltiplas redes e escalas.

Silveira (2015, p. 63) argumenta que “a logística e as infraestruturas de transporte e armazenamento também conduzem à estruturação do espaço geoeconômico ao condicionar padrões de organização do território e a localização das atividades”. A distribuição de atividades e infraestruturas, bem como a organização delas em relação à divisão do trabalho podem ser compreendidas com base não apenas da estruturação do espaço geoeconômico, mas em sua relação com as redes multiescalares que também o compõem.

Caravaca (2022, p. 25) demonstra que, a contar da difusão do ideário neoliberal e da lógica econômica dominante que sobrepõe o privado ao público e tende a condicionar a concentração de capital em função de estratégias como privatização e desregulamentação, há um “[...] *grave conflicto de base entre las tendencias desreguladoras, que permiten comportamientos eticamente reprobables* [...]”.

A autora continua argumentando que as mudanças nos padrões tecnológicos e a consequente reorganização das empresas, estratégias de distribuição, relações de produção e localização dessas diferentes atividades geraram uma série de lacunas nos

direitos sociais e coletivos em função de alguns fatores, como a flexibilização nos direitos trabalhistas e uma maior centralização de capitais, aumentando a competitividade das empresas – cada vez mais deslocalizadas e com menos devolutivas aos locais de origem. Caravaca (2022, p. 29) sintetiza:

No se puede dejar al margen el hecho de que las nuevas tecnologías afectan también considerablemente a las sociedades al modificar las formas de trabajo y los modos de vida. Por una parte, algunas habilidades antes muy valoradas terminan resultando superfluas, alterando con ello la demanda de mano de obra y en consecuencia el comportamiento de los mercados de trabajo. Por otra, ciertos cambios que, en principio, parecen beneficiosos, pueden tener efectos colaterales – sociales y culturales – que no siempre resultan positivos para el conjunto de la sociedad.

As alterações no espaço-tempo e na posicionalidade dos núcleos urbanos não são correspondentes à maior possibilidade de mobilidade social. Ou ainda, há um aumento maior das distâncias para as camadas menos atreladas ao capital hegemônico e isso se materializa, em especial no espaço das cidades, em decorrência das desigualdades socioespaciais. A seguir, delimitaremos cinco pares que versam sobre as relações entre logística e cidades, apontando vetores e ritmos de processos em curso.

Pares relacionais das/nas relações entre logística e cidades

Por meio do debate sobre escalas geográficas e da possibilidade da logística como mediação de processos de urbanização em curso, podemos inferir diferentes espacialidades que se materializam nas e em função das cidades: tanto os fluxos reticulares que partem das infraestruturas e de distintos estabelecimentos quanto os centros de distribuição, como a produção do ambiente construído que chega a essas infraestruturas, expandindo as manchas e os núcleos urbanos.

A densidade normativa (Santos; Silveira, 1996, p. 19), nesse caso, acompanha essa expansão e dá o subsídio necessário para que agentes e escalas mais verticalizados assumam o controle e a espoliação dos fixos e dos fluxos:

A densidade normativa indica os diversos graus de abertura do lugar à verticalização. O mundo busca, hoje, revogar a pluralidade de marcos regulatórios para afirmar uma única regulação. O resultado desse ato de império nos lugares será a densidade normativa. Naquelas áreas onde a lei do

mercado e as demais normas globais agem mais profundamente, arrostando a exígua resistência das normas locais, identificaríamos uma maior densidade normativa e, portanto, uma construção mais agressiva e aperfeiçoada da ordem global. É o exemplo das free-zones e dos paraísos fiscais, onde as normas dos diversos segmentos do Estado se curvam diante dos imperativos da competitividade e da fluidez.

A competitividade que estabelecimentos logísticos indicam, no período contemporâneo, são manifestações hegemônicas na/da produção do espaço. A coesão das infraestruturas, a densidade normativa e a seletividade espacial na instalação das condições gerais de produção, por exemplo, ressaltam eixos de privatização do espaço e o controle corporativo dos fluxos, nos quais escalas intermediárias, como a urbana, correspondem à materialização de arranjos de interesses e intencionalidades.

Tudo isso reflete nas potencialidades que uma cidade pode assumir em uma lógica capitalista de competição a partir da intersecção de seus diferentes agentes como vetores de estruturação e reestruturação (econômica e urbana). Os fluxos que emergem desses vetores pressupõem a acessibilidade que os agentes têm em alcançar – e se apropriar – de determinados espaços.

O par *introversão-extroversão* nos ajuda a pensar como infraestruturas e estabelecimentos logísticos concatenam vetores que ora se voltam ao interno, ora ao externo. Poderíamos utilizar as noções de forças centrípetas e centrífugas, conforme proposto por Krugman (1996), que destacou como as forças centrípetas atraem população e produção para aglomerações, enquanto as forças centrífugas tendem a dispersar essas aglomerações ao distribuir as atividades. No entanto, escolhemos *introversão-extroversão* para enfatizar as características de comunicação, visto que a logística funciona como uma mediação entre áreas distintas por meio da regulação da distribuição e da circulação. Considerar a comunicação, nesse contexto, implica levar em conta as diferentes escalas envolvidas.

Enfatizamos a *introversão* para mostrar como a logística pode introverter a cidade, colocando-a no interior e tornando-a o centro de suas ações, produzindo na escala da cidade segmentos e áreas destinadas para esse fim e, por conseguinte, estipulando a valorização da terra urbana. Por outro lado, ao considerar os empreendimentos e as infraestruturas sob a perspectiva da *extroversão*, podemos entender suas possibilidades de ultrapassar escalas ao se tornar o ponto de comunicação entre diferentes núcleos urbanos.

Quando os movimentos de introversão predominam sobre os de extroversão, percebemos a influência de agentes locais e a continuidade dos processos de estruturação da cidade. Em contrapartida, quando a extroversão é mais acentuada, identificamos tramas multiescalares e uma intensificação do processo de reestruturação urbana. Essas tramas são multiescalares porque são articuladas por agentes que atuam em diferentes redes e processos que abrangem várias escalas. Isso não significa, entretanto, que os vetores de introversão sejam menos complexos ou incapazes de se organizar em rede, mas sim que suas ações estão mais focadas na cidade e suas dinâmicas.

Condições de introversão e extroversão estão, em muito, condicionadas pelos alcances espaciais ditados pelas dinâmicas das cidades e da região onde as redes técnicas e normativas estão inseridas, bem como a partir da coesão dos diferentes agentes e suas respectivas intencionalidades. Esse par relacional serve como um dos panos de fundo para considerarmos as conexões e interações entre logística e urbanização. É importante entendermos que a produção e incorporação de novas áreas pelo segmento logístico combinam, simultaneamente, fatores internos e externos.

O par *aglomeração-interação*, mais do que uma relação causa e efeito, representa uma relação quase simbiótica em que aglomeração e interação são interdependentes, retroalimentam-se e se beneficiam mutuamente.

A interação é fundamental para a consolidação de atividades logísticas, uma vez que ela própria é o conteúdo principal desse setor. Em outros termos, o conteúdo de empreendimentos voltados à logística pode ser resumido na interação que ele gera em decorrência das redes que os circulam e subsidiam. Não há logística sem interação, porque essa é a gênese da troca. As formas resultantes das interações são as redes geográficas, as quais são sociais e exibem sua própria espacialidade (Corrêa, 2016).

Para Corrêa (2016), as interações espaciais cumprem o papel de articulação entre as formas espaciais e se distinguem por natureza, velocidade, intensidade, frequência e direção. Em síntese, são “[...] os meios pelos quais as formas espaciais articulam-se entre si, realizando as funções que os processos espaciais lhe atribuíram [...] por outro lado, não são apenas meios, mas também reflexos e condição de e para processos e formas.” (Corrêa, 2016, p. 132).

Inicialmente, optamos por seguir uma direção oposta às economias de aglomeração, que sugerem a concentração de trabalhadores e empresas de um mesmo setor em uma área geográfica específica para aumentar as externalidades positivas e os ganhos (Marshall, 1982). Assumimos que as redes geográficas, resultantes da interação espacial, podem indicar o surgimento de aglomerações, mesmo em escalas reduzidas.

Parece que estamos revisitando o passado ao discutir o surgimento de aglomerações em torno de redes, como aconteceu com as ferrovias e o desenvolvimento de São Paulo (Sposito, 2004). Porém, é cada vez mais importante focar nas interações em rede para analisar as novas configurações espaço-temporais possíveis e o surgimento de atividades e dinâmicas que promovem a formação de aglomerações, implicando novas complexidades. Enquanto no passado uma única rede de transporte podia condicionar o desenvolvimento urbano, hoje as tramas infraestruturais, influenciadas em grande parte pela multimodalidade, determinam a posicionalidade das aglomerações.

Agora, se pensarmos no caminho que toma a aglomeração como princípio para as atividades logísticas, é preciso evidenciar a seletividade espacial da instalação da rede logística e dos investimentos em infraestrutura no Brasil (Barros, 2021). Não se justifica a existência de um estabelecimento logístico em uma área em que não há aglomeração de técnica, de um eficiente arcabouço jurídico e de um mercado produtor e consumidor. Em outras palavras, não há possibilidade de rentabilidade para esse setor em uma área pouco urbanizada. A aglomeração, assim, subsidia a interação.

Os empreendimentos logísticos operam no princípio da aglomeração para alcançar o sucesso, trabalhando em conjunto com outras atividades e contribuindo para gerar mais aglomeração. Essas aglomerações podem variar em termos de interatividade, algumas mais intensas do que outras. Elas podem surgir a partir do empreendimento ou do grupo responsável, voltando-se para eles, ou podem se consolidar na cidade como uma nova centralidade. De qualquer forma, interação e aglomeração produzem cidade.

Ao adentrarmos na escala da cidade, encontramos uma combinação de densidades e vazios que propiciam a consolidação de vetores logísticos. O par densidade-vazio lança luz sobre a possibilidade de expansão territorial ocasionada pela combinação entre logística e urbanização.

Inicialmente, gostaríamos de esclarecer que utilizamos o termo "vazio" aqui para descrever uma área prestes a ser ocupada, não no sentido de ausência de função ou

conteúdo. O vazio é crucial para a consolidação de empreendimentos logísticos, pois permite a expansão e a consolidação de outros empreendimentos, facilitando a criação de uma centralidade. Além disso, esses vazios são áreas estratégicas para o capital incorporador atuar na organização urbana das cidades. Desse modo, o vazio está repleto de interesses e só é considerado vazio quando comparado ao conceito de plenitude.

Voltando à origem do termo francês *"terrain vague"*, seguimos as ideias de Solà-Morales (2002), para quem *"terrain"* refere-se a áreas extensas, ligadas à ideia física de um terreno em condição expectante, potencialmente aproveitável. Por outro lado, *"vague"* combina a ausência de atividades com um sentido de expectativa e liberdade. Para a autora, *"vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación"* (Solà-Morales, 2002, p. 187).

Destacamos a possibilidade de expectativa. De especulação. Os terrenos vazios, conteúdos do crescimento em salto de muitas cidades não metropolitanas, por exemplo, demonstram parte da expansão orientada pela logística. As explosões de infraestruturas e estabelecimentos logísticos e a produção dos ambientes construídos voltados para a distribuição e para a circulação demonstram a capacidade do segmento logístico se associar a outros agentes produtores de cidade.

Os vazios existem e são preenchidos em função das condições que a densidade proporciona. No senso comum, o adensamento frequentemente é associado a uma alta concentração de construções, pessoas, entre outros elementos. A densidade sugere algo compacto ou com um conteúdo abundante. Aqui, queremos destacar a densidade não necessariamente visível, mas as ações que caracterizam uma área como densa. É a estrutura subjacente que possibilita o desenvolvimento de um empreendimento específico e sustenta tanto sua dimensão construída quanto a existência – e a potencialidade – dos espaços vazios.

“A densidade é bastante significativa para a performance econômica da cidade” (Acioly; Davidson, 1998, p. 25). É um dado levado em consideração por empresas e por políticas públicas em função da acessibilidade dos negócios. Nessa perspectiva, temos um alinhamento aos princípios das economias de aglomeração e das vantagens competitivas, como visto em Camagni (2005).

Para Santos e Silveira (1996), os espaços da globalização, reino do meio técnico-científico-informacional, podem ser reconhecidos pelas suas densidades: a densidade

técnica dada pelos diversos graus de artifícios e objetos técnicos; a densidade informacional, derivada grandemente da técnica, mas que nos informa sobre os graus de exterioridade do lugar e sua propensão a entrar em relação com outros lugares; e a densidade normativa, como já citada nesse texto, que indica os graus de abertura do lugar à verticalização.

As densidades, por vezes, não são visíveis, mas garantem a coesão e funcionamento do ambiente construído. A densidade logística permite, nessa direção, a combinação entre elementos técnicos e normativos. O avanço do meio técnico-científico-informacional (Santos, 1994, 2004), entre outros elementos, possibilitou alterações na logística: há redirecionamentos que, mais do que nunca, tendem a se voltar para os espaços e escalas globais, estabelecendo pontes diretas entre os núcleos urbanos e o ambiente externo. Por mais que seja tentadora a lógica reticular da logística, é preciso que retornemos à dimensão da cidade, pois há uma demanda muito grande por solo logístico para instalação de centros de distribuição (públicos ou privados), fazendo com que o mercado de terras e toda a dinâmica imobiliária ganhem centralidade nas discussões mais contemporâneas acerca da logística (Raimbault, 2016).

E, então, temos a relação entre densidade e vazio. É preciso vazios para a expansão logística e das cidades, mas tais vazios precisam estar articulados à densidade das redes – que garante a posicionalidade específica de cada cidade. É preciso, portanto, conexão com o externo, mas também atenção aos elementos singulares para compreender as dinâmicas particulares que sintetizam a logística – em suas múltiplas escalas – e a expansão da cidade – em seus múltiplos interesses (Barros, 2024).

O par *conexão e desconexão* está diretamente ligado ao desenvolvimento das relações em rede de uma cidade e à sua posicionalidade reforçada pelas atividades logísticas, que podem estar mais ou menos conectadas. Todavia, a desconexão aqui pode sugerir uma conexão mais forte com outros elementos, como aqueles em escala mais local.

Ao estudar a relação entre portos marítimos e cidade, Hall e Clark (2011) demonstram que a desconexão apresenta três dimensões simultâneas: espacial, econômica e institucional. A desconexão espacial é o afastamento das funções portuárias do espaço urbano como um todo. A desconexão econômica, por sua vez, demonstra que as atividades portuárias transcendem a escala da economia urbana,

evidenciando que os interesses do porto e da cidade estão desconectados. E, por fim, a desconexão institucional refere-se ao modo de gestão dos portos e ao descompasso entre a governança urbana e outros níveis de Governo.

Esses autores associam os processos de desconexão, em grande parte, à containerização das economias de escala que permitiram uma interiorização de atividades portuárias, bem como uma não dependência direta dessas funções com o desenvolvimento urbano e suas instituições. Por isso, esses processos sugerem situações em que uma área apresenta elementos que garantem um fluxo contínuo sem estar excessivamente fixa ou dependente de qualquer aspecto específico, como uma cidade ou uma legislação. Para isso, há um espraiamento de atividades logísticas para intersecções entre redes marítimas e terrestres.

O risco que se corre e se atrela à desconexão econômica e institucional é uma desconexão entre a produção dos espaços logísticos e a produção das cidades. Segundo Raimbault (2015), há dois processos distintos de implantação de empreendimentos logísticos: a instalação logística em zonas industriais pré-existentes ou a produção de ambientes construídos dedicados à logística. O primeiro caso resulta em uma integração entre o desenvolvimento urbano e o desenvolvimento logístico, uma vez que há uma maior convergência de interesses; enquanto o segundo engendra uma maior segmentação do espaço, pois os interesses estão desalinhados e são ora do centro urbano, ora do setor logístico.

A logística, então, pode produzir vetores para sua própria expansão, para a expansão do espaço urbano ou para ambas. Quando há maior desconexão entre os interesses e uma menor densidade normativa, os empreendimentos tendem a se vincular mais às escalas internas e singulares de cada cidade. A integração, garantida pela acessibilidade das redes e que reposiciona os centros urbanos, é assegurada pela articulação, entre outros fatores, do espaço, das instituições e da economia. Tramas convergem para a conexão, mesmo que a desconexão esteja gerando configurações urbanas mais extensas.

A expansão urbana pode levar à homogeneização das atividades e, posteriormente, à segmentação e diferenciação das configurações espaço-temporais devido às desconexões entre os interesses dos agentes e suas escalas de atuação.

O desenvolvimento de uma área dedicada às atividades logísticas demanda uma maior integração entre as partes, destacando o papel dos proprietários de terras e dos promotores imobiliários, dado o aumento significativo na procura por áreas logísticas. Nesse contexto, também é crucial um maior envolvimento do Estado e de fundos públicos para garantir a densidade necessária para ocupar esses espaços vazios, maximizando assim as oportunidades de conexão.

A possível desconexão espacial na produção desses espaços logísticos está diretamente ligada à privatização dessas áreas e das infraestruturas relacionadas a elas. Isso ocorre porque são criadas áreas específicas com capacidade de operar em escalas maiores, muitas vezes isoladas de outros elementos urbanos.

Conexão e desconexão podem ser compreendidas essencialmente pelos níveis de articulação entre as partes envolvidas. A desconexão não significa necessariamente uma desarticulação total, mas variações na intensidade e no alinhamento de diferentes frentes e interesses.

Como par relacional e síntese dos outros pares apresentados, listamos as *continuidades e discontinuidades*. Em Sposito (2004, 2010, 2018), vemos a importância de associar continuidades e discontinuidades ao espaço e ao tempo. Quando pensamos na discontinuidade, por exemplo, temos transformações atinentes ao conteúdo da cidade que se associam às discontinuidades na/da urbanização, que se referem às rupturas ao longo do tempo e às mudanças no curso da urbanização.

As discontinuidades territoriais estão previstas pelas continuidades espaciais e se materializam em função delas:

Com efeito, muitas vezes, a discontinuidade territorial é possível porque a continuidade espacial se fortalece por meio de ampliação de infraestruturas de circulação e comunicação (sistema viário, sistema de fornecimento de água ou captação de esgotos, redes de telefonia, televisão e internet, entre outros.) e pela difusão do acesso aos equipamentos que possibilitam os deslocamentos e os contatos (veículos automotivos, antenas, microcomputadores, entre outros.). Quando essas duas dinâmicas – discontinuidade territorial e continuidade espacial – ocorrem simultaneamente e se articulam, pode se reconhecer, no plano da forma urbana, a constituição de rupturas no tecido urbano e, no plano das dinâmicas e processos, a realização da integração espacial (Sposito, 2004, p. 204).

Acreditamos que, ao expandir territorialmente as cidades, a logística e suas formas ocasionam rupturas na ocupação do solo. O setor se localiza, nessa direção, na confluência entre as discontinuidades e as continuidades, uma vez que se distanciam dos centros tradicionais das cidades, estando em eixos de expansão, mas obedecem a uma lógica marcada por pontos interligados que se atrelam, principalmente, com as demandas e exigências da totalidade da rede urbana.

Apesar das discontinuidades territoriais, a lógica urbana é marcada por outros processos espaço-temporais, como a continuidade espacial, a homogeneização do processo de produção espacial, a heterogeneização do papel e das funções das cidades, a interconexão de escalas geográficas e a maior mobilidade do capital (Catelan, 2013), os quais fazem parte da gama de interações espaciais possíveis. A relação entre continuidades e discontinuidades é, então, mais uma relação de escalas.

Os diferentes ritmos podem ser apreendidos e sintetizados a partir das continuidades e discontinuidades e das suas relações com outros quatro pares relacionais aqui apresentados (Quadro 1).

Quadro 1- Síntese dos pares e seus ritmos

	Introversão e Extroversão	Aglomeração e interação	Densidade e vazio	Conexão e desconexão
Ritmos	Apontam para permanências e rupturas, pois, se um ritmo for mais acelerado e visar ao tempo de rotação dos capitais envolvidos, as áreas tendem a ser mais extrovertidas e de maior comunicação com outras escalas. A continuidade espacial garante o ritmo das relações, mesmo que custe a produção de hiatos territoriais.	O ritmo da interação é ditado pelas continuidades espaciais à medida que uma cidade, ou um empreendimento logístico, é mais ou menos interativo a depender das redes que ocupam. Por sua vez, a aglomeração que pode surgir das interações é produzida em decorrência de uma discontinuidade territorial.	O ritmo dos vazios é diretamente relacionado ao interesse dos agentes especulativos. A existência de vazios pressupõe as discontinuidades, mas o ritmo é ditado pelas relações contínuas.	Os ritmos da conexão, embora em um primeiro momento sejam considerados como rápidos e intensos, nesse caso, demonstram que são altamente dependentes dos emparelhamentos locais. Diferentemente dos ritmos das desconexões que pressupõem que uma área <i>per se</i> pode garantir interações em rede sem depender diretamente da cidade, tendo o ritmo ditado pelo êxito de um empreendimento logístico.

Fonte: Adaptado de Barros, 2024.

A ideia de adicionar o vetor ritmo como elemento analítico dos pares citados vai ao encontro de demonstrar o movimento das relações entre logística e urbanização. No mais, dadas as continuidades e descontinuidades, é possível apreender tais movimentos e dinâmicas de diferentes formas em associação aos processos em curso e suas resultantes espaciais. Esses movimentos ora indicam que os pares citados são complementares, ora opostos, em tramas complexas que envolvem distintas escalas, redes e agentes.

Considerações Finais

O fio condutor deste texto é, direta ou indiretamente, a relação entre as diferentes escalas geográficas. Direta quando pensamos nas diferentes composições de tramas que surgem das relações entre logística e urbanização, e indireta quando pensamos no conteúdo dos pares relacionais aqui tratados.

A ideia de tramas busca representar diferentes possibilidades de tessitura das escalas geográficas e da produção do espaço urbano, considerando os elementos concretos da logística, mas também os marcos regulatórios e a densidade normativa. As normas e as técnicas (que são elaborações sociais e, portanto, intencionais) atuam no espaço-tempo e geram sistemas de infraestruturas, mediados e regulados pela logística, participando de processos de reestruturação urbana e das cidades, por exemplo.

A logística se torna um aspecto da privatização do espaço urbano. A rapidez das interações na atualidade e o objetivo de reduzir os tempos entre produção e consumo destacam a logística como um elemento central na fase atual da acumulação capitalista. Assim, a logística passa a desempenhar um papel significativo na produção do espaço, favorecendo a busca por áreas privatizadas com características financeiras. Instalações como armazéns e grandes centros logísticos estão ocupando cada vez mais o espaço dos centros urbanos, impactando os padrões de consumo e provocando mudanças na divisão social do espaço.

A rede urbana é um importante pano de fundo para organização de outras redes, por exemplo, condicionando investimentos públicos e privados em infraestruturas que, por sua vez, são consideradas vantagens competitivas para determinados núcleos urbanos. Destacamos, principalmente, o papel do Estado como agente provedor dessas

infraestruturas em formações socioespaciais como a brasileira, no entanto, salientamos a combinação do fundo público com interesses de agentes privados que tendem a se localizar onde há um melhor arcabouço, não apenas técnico, mas também normativo. Decorrente das rodadas de neoliberalização e do reescalonamento do Estado (Brandão, 2017), observamos suas diferentes ações e coalizões na produção de infraestruturas e, por consequência, na produção de espaços e alteração nas suas relações com o tempo.

A resignificação das distâncias e a alteração da posicionalidade das cidades nas redes hegemônicas não são acompanhadas, contudo, de possibilidades de mobilidade social para a maior parte das pessoas. Isto porque as relações sociais são escalonadas e distribuídas em uma geometria – e geografia – desigual de poderes. A produção das infraestruturas de forma cada vez mais espoliativa e relacionada aos interesses privados corrobora a produção capitalista das cidades, a qual sabemos que se dá em bases desiguais e sem levar em consideração os interesses coletivos.

Agradecimentos

A autora agradece à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo nº 2020/00231-6 pelo financiamento da tese de doutorado que originou este artigo).

Referências

ACIOLY, C. DAVIDSON, F. **Densidade urbana**. Um instrumento de planejamento e gestão urbana. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

BARROS, S. F.S. **Portos secos e cidades**: tramas escalares e dinâmicas espaciais. 2024. 246 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2024.

BARROS, S. F. S. Portos secos e a rede logística brasileira: mediações teóricas sob a perspectiva dos processos escalares. **Terra Livre**, [S. l.], v. 1, n. 56, p. 56-85, jan./jun. 2021.

BRANDÃO, C. A. Espaços estatais dos processos de neoliberalização e as recentes reestruturações regulatórias na Escala Nacional do Brasil. *In*: SUERTEGARY, D. M.; SILVA, C. A.; PIRES, C. L. Z.; PAULA, C. Q. (Orgs.) **Geografia e Conjuntura Brasileira**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. p. 35-58.

BRENNER, N. Between fixity and motion: accumulation, territorial organization and the historical geography of spatial scales. **Environment and Planning D: Society and Space**, [S. l.], v. 16, p. 459-481, 1998.

BRENNER, N. Reestruturação, reescalonamento e a questão urbana. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 33, p. 198-220, 2013.

BRENNER, N. **Implosions-explosions: towards a study of planetary urbanization**. Berlin: Jovis, 2014.

BRENNER, N.; SCHMID, C. Towards a new epistemology of the urban? **City**, [S. l.], v. 19, n. 2-3, p. 151-182, 2015.

CARAVACA, I. **El gran reto de la desigualdad – impactos socioespaciales**. Sevilla: Observatorio de Desigualdad Andalucía, 2022.

CASTRIOTA, R. Urbanização planetária ou revolução urbana? De volta à hipótese da urbanização completa da sociedade. **Rev. Bras. Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 18, n. 3, p. 507-523, 2016.

CATELAN, M. J. **Heterarquia Urbana: Interações espaciais interescares e cidades médias**. São Paulo: Editora UNESP, 2013. 291p.

CORREA, R. L. Processos, formas e interações espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, [S. l.], v. 61, n. 1, p. 127-134, 2016.

CUPPINI, N. A cidade enquanto sistema logístico. **Lugar Comum**, [S. l.], n. 52, p. 299-305, 2018.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DINIZ, N.; GONÇALVES, P. P. A cidade dos galpões: dinâmicas e contradições da urbanização. **E-metropolis**, [S. l.], n. 49, ano 13, p. 6-15, 2022.

FRAGO I CLOLS, L. Logística y reestructuración metropolitana en el área de Barcelona. **Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universitat de Barcelona, v. XIX, n. 523, s/p, 2015.

HALL, P.; CLARK, A. Maritime ports and the politics of reconnection. In: DESFOR, G.; LAIDLEY, J.; STEVENS, Q.; SCHUBERT, D. (Orgs.). **Transforming urban waterfronts: fixity and flow**. Abingdon, England: Routledge, 2011.

LEFEBVRE, H. **La revolución urbana**. Madrid: Alianza, 1976.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MORCUENDE, A. Diferenciación y fragmentación socioespacial: la contradicción campo-ciudad como teoría y como método. **GEOUSP**, [S. l.], v. 25, n. 2, p. 1-19, 2021.

RAIMBAULT, N. Géographie logistique et Géographies urbaines : l'hypothèse de la déconnexion. **Travail-Emploi-Formation**, [S. l.], n. 12, p. 101-127, 2015.

RAIMBAULT, N. Ancrer le capital dans les flux logistiques: la financiarisation de l'immobilier logistique. **Économic Régionale et Urbaine**. [S. l.], v. 1, p. 131-154, 2016.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo/razão e emoção. São Paulo: HUCITEC, 2004.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. Globalização e Geografia: a compartimentação do espaço. **Caderno Prudentino de Geografia**, [S. l.], n. 18, p. 5-17, 1996.

SHEPPARD, E. The spaces and times of globalization: place, scales, networks and positionality. **Economic Geography**, [S. l.], v. 78, n. 3, p. 307-330, 2002.

SILVEIRA, M. R. Circulação, transportes, logística e a dinâmica capitalista: alguns apontamentos sobre as recentes reestruturações no Brasil. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Orgs). **Território e circulação**: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: Annablume Editora, 2015. p. 51-73.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, I. Terrain vague. In: SOLÀ-MORALES RUBIÓ, I.; **Territórios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo. 2004. 508f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, M. E. B. Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano. **CIDADES**, [S. l.], v. 7, n. 11, p. 123-147, 2010.

SPOSITO, M. E. B. O espaço e o tempo como continuidades e discontinuidades geográficas. In: SERPA, A.; CARLOS, A. F. (Orgs.). **Geografia Urbana**: desafios teóricos contemporâneos. Salvador: EDUFBA, 2018.

Autora

Samarane Fonseca de Souza Barros – É graduada em Geografia pela Universidade Federal de Viçosa (UFV), Mestra em Geografia pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF) e Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, *campus* Presidente Prudente (FCT UNESP). Atualmente é professora na Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF).

Endereço: Campus Universitário, Rua José Lourenço Kelmer, s/n - São Pedro, Juiz de Fora - MG, CEP: 36036-900.

Artigo recebido em: 10 de julho de 2024.

Artigo aceito em: 17 de agosto de 2024.

Artigo publicado em: 15 de setembro de 2024.