



capa

Nelson Diniz

Pedro Paulo
Gonçalves

As cidades dos galpões

dinâmicas e contradições
da urbanização

RESUMO

Este artigo é dedicado à reflexão sobre o impulso dado pelo *e-commerce* à criação de centros de distribuição e condomínios logísticos em diferentes cidades do Brasil. Tendo como suporte e material empírico dados e informações extraídos de reportagens sobre as “cidades dos galpões”, realizamos uma discussão inicial sobre um tema da maior relevância para o debate urbano e metropolitano contemporâneo: o advento de formas espaciais e processos sociais que podem ser explorados a partir de noções emergentes, tais como “urbanização logística”, “cidades logísticas” e “urbanismo de plataforma”. Como se verá, nossas principais contribuições são definições, ainda que provisórias, e problematizações a respeito dessas noções. Além disso, ao analisar os dados e informações mencionados, chamamos a atenção para os impactos e contradições da urbanização logística nos mercados imobiliário e de trabalho brasileiros.

Palavras-chave: Urbanização logística; Cidades logísticas; Urbanismo de plataforma; Trabalho; Moradia.

ABSTRACT

This article reflects upon the impulse given by *e-commerce* to the creation of distribution centers and logistics park in different cities in Brazil. Based on empirical data extracted from journalistic reports that deal with the so-called “warehouse cities” in which these processes occur, we carried out a preliminary discussion on a topic of greatest relevance to the contemporary urban and metropolitan debate: the advent of spatial forms and social processes that can be explored from emerging notions such as “logistic urbanization”, “logistics cities”, and “platform urbanism”. The article’s main contribution is to bring some definitions, although provisional, and problematizations regarding these notions. Furthermore, it draws attention to the impacts and contradictions of logistic urbanization in the Brazilian real estate and labor market.

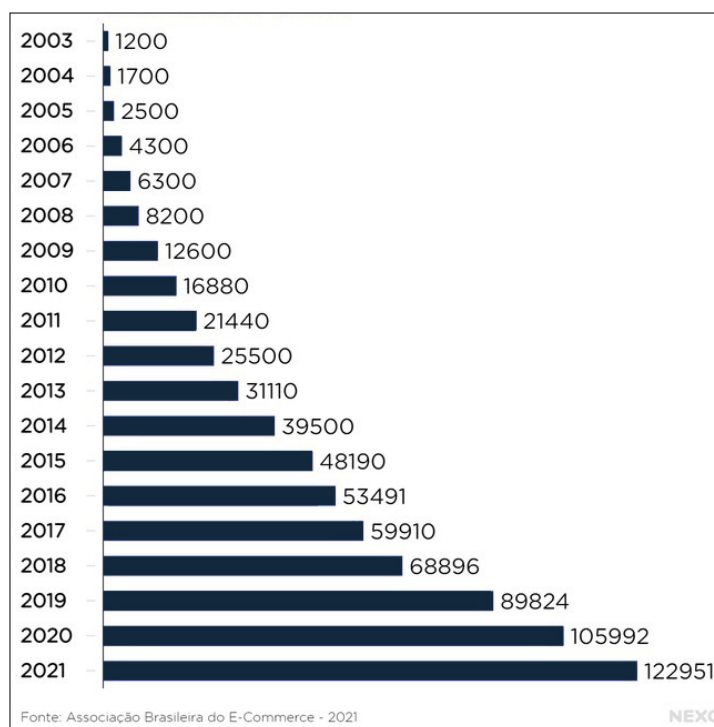
Keywords: Logistic urbanization; Logistics cities; Platform urbanism; Housing; Work.

INTRODUÇÃO

“Faltam casas e sobram vagas nas cidades dos galpões”: esse é o sugestivo título de uma reportagem da *Folha de São Paulo*, publicada em março de 2022. Trata-se de reportagem dedicada a apresentar dados e diferentes perspectivas sobre a questão do impulso dado pelo *e-commerce* à criação de centros de distribuição e condomínios logísticos em diferentes cidades do país. Alerta-se, ainda, para os efeitos de uma complexa e contraditória dinâmica urbana (BRIGATTI, 2022). Dinâmica marcada, por exemplo, pela geração de empregos, mas acompanhada por escassez de moradias. Assim como o texto da *Folha*, reportagem mais recente, veiculada no *Nexo Jornal*, faz alusão ao caso paradigmático de Cajamar, município da região metropolitana de São Paulo conhecido como a “Faria Lima dos galpões”, ou mesmo a “Disney do *e-commerce*”, setor em franca expansão no Brasil, como é possível observar no gráfico 1 (GAGLIONI, 2022).

Como se vê, há, de fato, expressivo crescimento do setor de *e-commerce* no Brasil, evidenciando uma tendência que já estava em curso, mas que foi catalisada no contexto da pandemia de covid-19. Sem dúvida, as medidas sanitárias adotadas com o objetivo de conter a disseminação do vírus produziram inúmeros efeitos. Entre esses efeitos, mais ou menos traumáticos e disruptivos, destacou-se, na ausência de alternativas, diante da proibição da circulação e

Gráfico 1: Volume de vendas no *e-commerce* brasileiro (em milhões de vendas)



Fonte: Elaborado pelo *Nexo Jornal*, com base em dados da Associação Brasileira de E-commerce.

aglomeração em centros comerciais, o ajustamento das subjetividades dos consumidores brasileiros ao comércio eletrônico. Há que considerar, além disso, a contrapartida desse processo, que foi a adesão, maior ou menor, de pequenas, médias e grandes empresas a essa modalidade de negócios. De todo modo, o que nem sempre fica claro é que a expansão desses espaços virtuais de mercado, aparentemente imateriais, encontra correspondência na necessária transformação e organização dos espaços reais, urbanos e regionais, que lhes dão suporte, a exemplo do que se passa em Cajamar, mas também em outras cidades e regiões metropolitanas do país.

Cajamar é uma cidade com cerca de 78 mil habitantes localizada a 29 km da capital paulista e próxima às rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Sua ocupação original, no princípio do século XX, deu-se ao redor de uma indústria de cimento. A partir do final dos anos 2000, foi convertida em um grande centro logístico, o maior do Brasil, abrigando entrepostos de algumas das principais empresas nacionais e internacionais, como Amazon, Magazine Luiza, Carrefour, Leroy Merlin e Mercado Livre. No total, conforme a reportagem do *Nexo* já mencionada, são 145 empresas com galpões funcionando no município. Ainda de acordo com o *Nexo*, Cajamar foi responsável, em 2021, por 40% das encomendas despachadas pelo setor de *e-commerce* no país. Dos 11 milhões de m² de galpões construídos no Brasil, ao longo do mesmo ano, 86% foram erguidos na cidade.

Foi igualmente a respeito de Cajamar que uma matéria do *Tab Uol*, do final de 2021, intitulada “A capital dos galpões”, ressaltou as contradições urbanas aí existentes, opondo o progresso prometido pela instalação dos megagalpões à realidade dos bairros pobres do entorno (BERTOLOTTI; LOPES, 2021). A reportagem do *Nexo*, por seu turno, refere-se a Cajamar como uma cidade que “une o protagonismo na cadeia econômica e tecnológica do século XXI à precariedade de uma população vulnerável”. Uma caracterização que, em nossa opinião, faz lembrar os argumentos de Francisco de Oliveira (2003), na *Crítica à Razão Dualista* e n’*O ornitorrinco*. Isso porque, para o autor, a compreensão do desenvolvimento capitalista, no Brasil, deve partir da ideia de que o moderno se alimenta, historicamente, do atraso, como quando explica, em resposta ao pensamento cepalino, de que maneira as economias de subsistência, de bases rurais, deram impulso ao crescimento industrial no século XX. Em suas palavras:

[...] a Cepal, Prebisch e Furtado haviam empacado com a tese do setor atrasado como obstáculo

ao desenvolvimento, tese aliás que esteve muito em moda na teorização contemporânea, como a de Arthur Lewis sobre a formação do salário em condições de excesso de mão de obra. Tal tese não encontrava sustentação histórica [...] os estudos sobre o café mostraram que o modo inicial de sua expansão utilizou a agricultura de subsistência dos colonos, intercalada com o café, para prover-lhes o sustento, o que depois era incorporado pela cultura do café. [...] Sustentei, então, que a agricultura atrasada financiava a agricultura moderna e a industrialização. [...] Apontei, então, que as culturas de subsistência tanto ajudavam a baixar o custo de reprodução da força de trabalho nas cidades, o que facilitava a acumulação de capital industrial, quanto produziam um excedente não-reinvertível em si mesmo, que se escoava para financiar a acumulação urbana (OLIVEIRA, 2003, p. 84-85).

Assim, atualizando seus próprios argumentos, que datam dos anos 1970, o autor defende que compreender o Brasil no século XXI, diante do fracasso do projeto desenvolvimentista, exige, em seus termos eminentemente ensaísticos, imaginá-lo a partir da figura estranha em que foi transformado: um ornitorrinco, um monstro que expressa como a modernidade e o atraso estão relacionados umbilicalmente, combinam-se contraditoriamente. Como resultado, emerge uma formação socioeconômica na qual os setores intensivos em capital, típicos do que denomina como a revolução molecular-digital, estão sistematicamente vinculados ao estatuto rebaixado da força de trabalho. Tudo isso com graves repercussões na estrutura social brasileira, sobretudo no que diz respeito à reprodução de desigualdades.

Abordagens como essa, que enfatizam as contradições da acumulação capitalista, permitem refletir, criticamente, sobre o objeto das reportagens supra-mencionadas, isto é, sobre o que tem sido chamado de “urbanização logística”, em termos de processo, e “cidades logísticas”, em termos de forma. Trata-se de expressões relativamente recentes, mobilizadas no debate acerca de ondas de transformação urbana cujo traço fundamental é o seguinte: a criação de grandes infraestruturas e projetos logísticos (formas contemporâneas de capital fixo) que funcionam como eixos e vias centrais da circulação global do valor. Cabendo ressaltar, ainda, que os processos de circulação do valor são, cada vez mais, mediados por plataformas digitais.

Como se verá, pretendemos levar adiante, precisamente, uma reflexão inicial a respeito da urbanização logística, o que faremos apresentando algumas

definições, recorrendo a dados e informações extraídos de reportagens e chamando a atenção para os impactos e contradições desse tipo de urbanização nos mercados imobiliário e de trabalho brasileiros.

A URBANIZAÇÃO LOGÍSTICA

Do nosso ponto de vista, o processo de urbanização logística e sua conformação socioterritorial, nas cidades que o elegem como motor de seu crescimento econômico e desenvolvimento urbano, têm expressado o que há de mais moderno no âmbito da acumulação capitalista. Trata-se, portanto, de espaços produzidos em sintonia com as tendências típicas do meio técnico-científico-informacional, para utilizar um conceito de Milton Santos (2008). Nesses termos, defendemos que a urbanização logística corresponde à produção, gestão e conexão de espaços cuja alta densidade técnico-científico-informacional facilita e promove a fluidez do capital, especialmente em sua forma mercadoria. Desse modo, são reduzidos, por exemplo, tempos e custos de circulação em alguns setores-chave da economia contemporânea, crescentemente digitalizada, como é o caso do setor de *e-commerce*.

Entretanto, sobretudo quando a referida produção se dá no contexto de formações sociais dependentes, sustentamos que essas formas modernas de circulação de mercadorias não podem ser entendidas fora da relação dialética com as dimensões do atraso histórico das cidades periféricas. Em nossa perspectiva, isso é particularmente verdadeiro no que se refere à exploração/espoliação da força de trabalho e à estrutura fundiária/imobiliária urbana. Algo que pode ser enquadrado, mais uma vez, nas contribuições teóricas de Oliveira (2003), que enfatiza, como dito, a combinação entre o “progresso” e o “atraso” como fundamento da acumulação de capital no Brasil. Esse é um parâmetro de reflexão que, a rigor, também está presente nas elaborações de Santos (2004), especialmente no que tange aos “dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos”, isto é, o “circuito superior ou moderno”, de um lado, e o “circuito inferior ou não moderno”, de outro. Quer dizer, no fundo, para os dois autores, o que é dito moderno e o que é dito atrasado são duas faces da mesma moeda.

Evidentemente, há disputas em curso a respeito do que são as configurações espaciais resultantes da urbanização logística. Sengpiehl *et al.* (2008), por exemplo, autores do campo da gestão de cadeias de suprimentos, elaboram o seguinte conceito:

O conceito de cidade logística representa amplamente uma área geográfica metropolitana com sua principal função sendo uma plataforma logística que fornece infraestrutura logística adequada, instalações físicas (estradas, ferrovias, terminais e infraestrutura de TI) e serviços logísticos substanciais (armazenamento, distribuição e expedição de carga) (SENGPIEHL *et al.*, 2008, p. 59, tradução nossa).

Note-se que essa é apenas uma possibilidade de definição, que conduz os autores, com base em seu conceito/modelo de cidade logística, à identificação de alguns casos referidos como paradigmáticos: Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, Lingang (adjacente a Xangai, na China), Zaragoza, na Espanha, e Shenzhen, também na China. Claro está que outros autores e autoras oferecem perspectivas e exemplos distintos. Em todo caso, essa definição é suficiente para colocar em evidência o seguinte: aos processos sociais característicos da urbanização logística, que sustentam as atuais modalidades de circulação e, no limite, de realização do valor das mercadorias, correspondem formas espaciais e configurações territoriais específicas.

Além das cidades logísticas, outro fenômeno igualmente importante para a reflexão sobre o tema da urbanização logística é o “urbanismo de plataforma”. Tal noção vem sendo desenvolvida para dar conta das complexas relações entre o progresso tecnológico contemporâneo, que tem como um de seus principais vetores as chamadas plataformas digitais, e as formas mediante as quais essas mesmas plataformas são utilizadas para produzir, controlar e extrair valor dos espaços urbanos.

Para Mark Graham (2020), por exemplo, as plataformas digitais têm cada vez mais mediado as interações socioespaciais (entre usuários, trabalhadores e proprietários do capital e da informação). Ao fazê-lo, exercem enorme poder sobre as geografias econômicas locais, obtendo, até o momento, imenso sucesso em não se responsabilizar, necessariamente, pelos desdobramentos de sua incidência na produção do espaço. Conforme o autor, as plataformas digitais não se responsabilizam por esses desdobramentos justamente em função do modo como exercem seu poder, isto é, por meio da implementação de estratégias espaciais identificadas como “geografias conjunturais”. Em consonância com essa perspectiva, pode-se dizer que as plataformas digitais e as empresas-aplicativo¹ são capazes de operar, simultânea e/

1 Abílio (2017) sustenta que, atualmente, as empresas-aplicativo são as principais promotoras do processo de uberização,

ou sucessivamente, incorporadas e desincorporadas ao espaço-tempo. Elas se manifestam incorporadas (“*imbedded*”, no original em inglês) ao lugar sobretudo quando visam obter/extrair as recompensas provenientes da conexão espacial, o que exige uma forma de manifestação eminentemente material e territorializada. No entanto, elas se retiram dos lugares especialmente quando querem abdicar de qualquer responsabilidade, social ou ambiental, por exemplo, sob os efeitos de sua atuação, assumindo, para tanto, sua forma efêmera, nomeadamente digital e desterritorializada de manifestação.

É possível recorrer, mais uma vez, à reportagem do *Nexo Jornal* para ilustrar essa dinâmica. Nela, destaca-se o caso de Coffeyville, cidade de menos de 10 mil habitantes, no estado do Kansas, nos Estados Unidos. A partir de 1999, a Amazon edificou uma série de galpões em Coffeyville, apelando, para tanto, para os benefícios de políticas de incentivos fiscais. Entretanto, em 2014, a multinacional decidiu encerrar suas operações na cidade, aparentemente por ter encontrado localidades com políticas fiscais ainda mais atrativas. E assim o fez, deixando para trás um rastro de mais de mil funcionários demitidos, o que repercutiu, gravemente, em vários setores da economia local.

Mas o que muda em relação às tradicionais modalidades de tomada de decisão locacional e ao debate sobre seus efeitos? Em nossa opinião, justamente a capacidade aumentada, técnico-algorítmica, das plataformas e empresas digitais de se desfazer, temporária ou permanentemente, dos vínculos espaciais com o lugar, sem maiores prejuízos operacionais. Sobressai, além disso, a referida capacidade de se desresponsabilizar dos impactos de sua mobilidade crescente, uma vez que seriam empresas que operam, eminentemente, em espaços virtuais-digitais, cujo caráter “inovador” dificulta seu enquadramento nos mecanismos regulatórios convencionais.

Ou seja, argumentos como os de Graham (2020) enfatizam dialéticas do tipo materialização/desmaterialização e/ou territorialização/desterritorialização na operação das plataformas digitais. Ao fazê-lo, oferecem, de fato, um interessante caminho para a reflexão sobre o que se passa à medida que os processos sociais e as formas espaciais identificados com

por intermédio do qual “desenvolvem mecanismos de transferência de riscos e custos não mais para outras empresas a elas subordinadas, mas para uma multidão de trabalhadores autônomos engajados e disponíveis para o trabalho. Na prática, tal transferência é gerenciada por softwares e plataformas online de propriedade dessas empresas, os quais conectam usuários trabalhadores a usuários consumidores e ditam e administram as regras (incluídos aí custos e ganhos) dessa conexão”.

a urbanização logística se difundem pelas cidades e metrópoles do Brasil e do mundo. Isso porque esses argumentos ajudam, com efeito, a refletir sobre um aspecto central das estratégias espaciais e de acumulação mediadas por essas plataformas: ao mesmo tempo que é possível identificar sua presença, poder, produção e controle dos territórios e configurações socioespaciais, elas estão, em alguma medida, invisíveis a olho nu, suas práticas espaciais são difíceis de captar, sobretudo quando elas desaparecem e desmaterializam-se no emaranhado de escalas em que operam.

Ressalte-se que não estamos sustentando a desmaterialização e/ou desterritorialização absoluta das plataformas e empresas digitais, uma vez que a desterritorialização implica, sempre, reterritorialização. Trata-se, a rigor, da complexa alternância/cominação de padrões de territorialização, o que permite falar, inclusive, em configurações de territórios-rede, tal como definidos por Haesbaert (2004), e/ou em arranjos multiescalares, tal como Yassu (2021) observa em seu estudo sobre o caso de Cajamar. De todo modo, vejamos mais de perto o que está em curso não só em Cajamar, mas em outras cidades brasileiras.

A PROMOÇÃO DA URBANIZAÇÃO LOGÍSTICA NO BRASIL: OS CASOS DE CAJAMAR-SP, EXTREMA-MG E CAUCAIA-CE

Como já sugerido, as reportagens acima mencionadas levam em conta não só o caso de Cajamar, mas também de outras cidades. Por exemplo, a reportagem da *Folha* se refere, do mesmo modo, ao que ocorre em Extrema, Minas Gerais, sede de quatro polos industriais e de diversos galpões logísticos. Uma cidade cujo crescimento econômico, nos últimos anos, resultou na geração de empregos e na absorção da mão de obra do entorno. No entanto, esse crescimento não foi suficiente para resolver o expressivo déficit habitacional do município. Na verdade, desdobrando os argumentos da reportagem, pode-se levantar a hipótese de que ele agravou o problema, sobretudo em virtude da elevação dos custos dos imóveis disponíveis para locação. Do nosso ponto de vista, há, aqui, uma explícita relação entre o aumento da demanda capitalista por terras e a deterioração das condições de reprodução da força de trabalho. Mesmo beneficiada, eventualmente, pelo crescimento econômico, ela é onerada no acesso à moradia. Isto é, o que se ganha na esfera da produção é perdido no âmbito da reprodução.

Além disso, cabe sublinhar como as tendências típicas do advento do urbanismo de plataforma, da urbanização logística e a consequente formação das cidades-galpões determinam e são determinadas por mudanças nas políticas fiscais. Os casos de Extrema-MG, Cajamar-SP e também de Caucaia, no Ceará, são ilustrativos nesse sentido, fazendo lembrar o debate acerca da “guerra fiscal” como expressão, nas palavras de Santos (2008), de uma “guerra dos lugares”. Guerra estimulada, dessa vez, pela lógica de operação das plataformas e empresas digitais que atuam no setor de *e-commerce*.

No caso de Extrema, o governo estadual estipulou um regime especial de tributação para o *e-commerce*, reduzindo o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para o setor, até o limite de alíquotas efetivas de 1% sobre a venda. Mas o poder municipal também realiza ações desse tipo, incentivando a criação de centros de distribuição na cidade, investindo, por exemplo, nos seus distritos industriais, concedendo isenção do Imposto sobre Serviços (ISS) e descontos nos alvarás. Ainda de acordo com a já referenciada matéria da *Folha*, existem 27 projetos de logística e centros de distribuição na cidade, 7 deles ainda em fase de implantação, com a expectativa de geração de 2.400 empregos diretos. É relatado que, diariamente, empresários do ramo, interessados em se instalar na cidade, procuram a Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais para discutir os benefícios que facilitem essa instalação.

Em Cajamar, por sua vez, há redução no Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), ainda que com duas contrapartidas: a garantia de que 50% das vagas de emprego sejam para a população local, exigindo-se, além disso, que de 2 a 5% do custo das obras de instalação na cidade sejam investidos em infraestrutura municipal. Passou-se, ademais, a cobrar o ISS

considerando o estoque mantido na cidade, o que fez a arrecadação dobrar de R\$ 60 milhões/ano para R\$ 120 milhões/ano e, conforme as autoridades locais, converteu Cajamar em um destaque nacional na criação de empregos formais. O gráfico 2 ilustra o ritmo de abertura de vagas formais de emprego no município paulista.

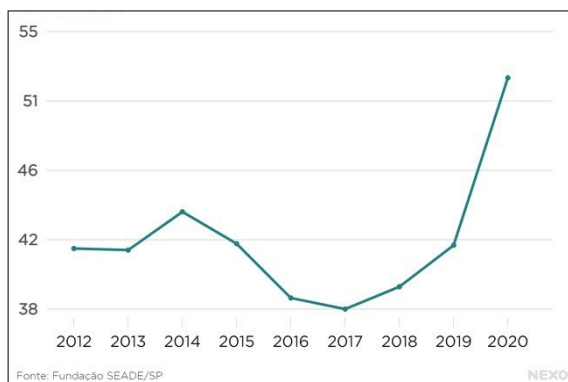
Por fim, em Caucaia, na região metropolitana de Fortaleza, também está em movimento uma expansão da rede logística, acompanhando o crescimento do setor de *e-commerce* no país. Nesse caso, há a oferta de incentivos fiscais para empresas que ofereçam, como contrapartida, a garantia de que 80% de suas contratações mobilizem moradores da cidade, já que apenas 10% de seus habitantes trabalham no município. Estimula-se, do mesmo modo, que as próprias empresas capacitem esses trabalhadores.

Aparentemente, essas políticas fiscais, que impulsionam e são impulsionadas pela competição entre cidades, estariam na base de ciclos de prosperidade e crescimento local. Entretanto, como já antecipado, há muita contradição em curso, demandando um exame crítico do que se passa de fato. Para nós, é necessário considerar, especialmente, o que ocorre nos mercados imobiliário e de trabalho.

AS CONTRADIÇÕES DA URBANIZAÇÃO LOGÍSTICA: IMPACTOS NOS MERCADOS IMOBILIÁRIO E DE TRABALHO

Em Extrema-MG, por exemplo, o maior empreendimento em construção, atualmente, é o complexo logístico BWP Business Park. Ele tem à frente a assessoria de captação de recursos e *real estate* BlackWall, sediada em Belo Horizonte. A primeira parte do projeto, cujo investimento total, segundo a *Folha*, é da ordem de R\$ 350 milhões, já foi concluída: 72 mil m² arrendados para a Via (antiga Via Varejo). É por esse e outros investimentos nos chamados condomínios industriais e logísticos que a cidade de Extrema vem se consolidando como um grande centro de comércio eletrônico em Minas Gerais e no Brasil, respondendo, hoje, nacionalmente, por 25% da atividade do setor (SEDE/MG, 2021). Mas essa dinâmica – que, ademais, expressa a centralidade dos fundos financeiros no processo de urbanização logística e revela um caso típico de imbricação entre a circulação do capital fictício e do capital fixo – tem impacto nos preços imobiliários em geral. Conforme as fontes jornalísticas aqui elencadas, quitinetes próximas aos distritos industriais já são alugadas por, aproximadamente, R\$ 1.500. Além disso, é cada vez

Gráfico 2: Total de empregados formalmente (em milhares)



Fonte: Elaborado pelo *Nexo Jornal*, com base em dados da Associação Brasileira de E-commerce.

mais difícil, na cidade, alugar um apartamento de 2 quartos por menos de R\$ 1.600², o que contrasta com a remuneração média mensal do município, de 2,4 salários mínimos, em 2019, e com seu piso salarial de, precisamente, R\$ 1.600.

Algo semelhante ocorre em Cajamar-SP, isto é, a elevação dos preços dos aluguéis em uma cidade que acumula 2 milhões de m² em galpões, com um estoque total de terras disponíveis de 25 milhões de m². O que abre caminho para um dilema: construir moradias ou ainda mais galpões? Como o próprio prefeito da cidade, Danilo Joan (PSD), declarou à *Folha*: “Precisamos criar uma cidade nova. Falta moradia hoje na cidade, e o que tem disponível, vende rápido”.

Em nossa avaliação, a crescente demanda capitalista por terras voltadas para o setor logístico dessas cidades tem contribuído para agudizar os problemas oriundos da elevação do componente habitacional do custo de reprodução da força de trabalho.

A acentuada chegada e saída de trabalhadores faz parecer, por si só, que tal dinâmica seja responsável pela elevação dos aluguéis. Entretanto, como dito anteriormente, esse não é o fator determinante, e sim a demanda por terras para a construção de novos galpões. Aliás, diga-se de passagem, apesar do ritmo de criação de vagas de empregos formais, essa expansão das contratações não é marcada pelo engajamento de mão de obra especializada, caracterizando-se, na verdade, por alta rotatividade, justamente em função da baixa atratividade dos empregos ofertados. Considere-se, por exemplo, o que diz uma entrevistada na reportagem do Nexo sobre o perfil dos empregos no setor de *e-commerce* em Cajamar:

[...] Eu tenho um sobrinho que foi contratado no fim do ano [2021] para um galpão, ficou lá dois meses e depois, quando acabou a temporada de festas, foi demitido, tá procurando alguma coisa até agora. E a gente sabe que logística não paga muito, né? Tem que lutar. (NEXO, 2022)

Nesse sentido, a matéria da *Folha* também ressalta a avaliação de uma consultoria de recursos humanos de que existe, em Cajamar, a urgência por maior capacitação de mão de obra e salários mais altos, em

2 Como relata uma entrevistada na reportagem da *Folha*, referindo-se a Extrema-MG: “Quem quiser trabalho pode vir que tem, mas é difícil achar aluguel de [imóvel] de dois quartos por menos de R\$ 1.600 por mês”. Por sua vez, um trabalhador do comércio afirma o seguinte sobre as dificuldades de negociação de aluguéis no município: “Um vai embora, vem dez interessados”.

virtude da elevada rotatividade na cidade e da busca por melhores remunerações. Isto é, surge, aqui, o repetido e reducionista discurso de que empregos existem, tratados muitas das vezes, aprioristicamente, como “bons empregos”, mas faltam pessoas qualificadas para ocupá-los. Também se percebe a narrativa de que uma maior qualificação/especialização corresponde, necessariamente e em todos os setores, a melhores salários – discurso reforçado, ganhando contornos específicos, no contexto do advento da “sociedade da informação e do conhecimento”.

Entretanto, acreditamos que, se por um lado iniciativas de capacitação contribuem para socializar/difundir conhecimentos aos trabalhadores, por outro, sabe-se que o estímulo à educação formal e à qualificação profissional, apesar de sua constante apresentação como solução para os dilemas do mercado de trabalho, nem sempre produz, efetivamente, elevação nos rendimentos desses mesmos trabalhadores ou até mesmo a inclusão nesse mercado. Na verdade, tais iniciativas costumam ocultar a real dinâmica do mercado de trabalho, sobretudo em formações sociais periféricas, o que tentaremos sintetizar na sequência.

Mas por que, afinal de contas, a maior capacitação pode não se traduzir na obtenção de melhores salários? Embora possa proporcionar aumento de produtividade – junto de outros elementos ainda mais significativos, como a inovação tecnológica, muito presente no setor aqui discutido –, ela não resulta, necessariamente, no aumento da remuneração, principalmente em virtude do grande contingente de pessoas existentes na condição de exército de reserva. Ou seja, há muitos trabalhadores igualmente disponíveis para atuar nesse setor. Um setor, repita-se, com alta rotatividade, tal como indicam as fontes aqui reunidas, o que se dá em consonância com as taxas historicamente elevadas de rotatividade do mercado de trabalho brasileiro³.

Recorde-se, ademais, que a assimetria entre produtividade e salários – em outras palavras, o aumento da taxa de exploração da força de trabalho – apresenta-se, também historicamente, como fator significativo da dinâmica de acumulação capitalista no Brasil.

3 Se comparada à realidade de outros países, essa taxa é bem alta, normalmente apresentando valores superiores a 50-60% nas séries históricas do Brasil. É importante sublinhar que não somente a “taxa de rotatividade global” (movimentação do mercado de trabalho referente a todos os tipos de vínculos) apresenta níveis elevados, mas também a “taxa de rotatividade descontada”, quer dizer, aquela que diz respeito unicamente às demissões que se baseiam em motivações do empregador, quando ele demite o trabalhador. Esse tipo de demissão, inclusive, é o mais recorrente nas séries históricas analisadas pela literatura da área (DIEESE, 2017).

Ao menos essa é a tese de Oliveira (2003), para quem isso foi verdadeiro inclusive nos momentos mais favoráveis aos trabalhadores do país. Quer dizer, no setor em tela, em conformidade com o que se apresenta na história do mercado de trabalho brasileiro, há um grande contingente de pessoas disponíveis para o trabalho (frações do exército de reserva), alta rotatividade, intenso desenvolvimento tecnológico e, por conseguinte, elevados índices de produtividade. Índices que dinamizam e preenchem as necessidades de pessoal a um custo baixo, sem pressão para salários mais elevados, indo na contramão do que é ideologicamente sugerido com a afirmação da necessidade por maior qualificação, haja vista a ampla disponibilidade de vagas.

Por último, cumpre ressaltar o histórico e funcional papel desempenhado, na realidade brasileira, pelos trabalhadores engajados nas denominadas “atividades informais”, como é o caso do que se passa nos setores do comércio e de prestação de serviços urbanos. Tal como estabelecido por Oliveira (2003), essas atividades, instáveis e precariamente remuneradas, contribuem para reduzir os custos da força de trabalho nas cidades. Ou seja, a combinação de altos índices de informalidade, típica das regiões metropolitanas do país, com o expressivo exército de reserva e a significativa rotatividade no setor formal pressiona constantemente para baixo os salários. Uma tendência que opera a despeito de toda panaceia do “estímulo à qualificação da mão de obra” como fator da elevação dos rendimentos do trabalho.

Para ilustrar essa última tendência, pode-se afirmar que é possível percebê-la na ocupação urbana limítrofe aos galpões de Cajamar. Nela, além da clara situação de precariedade habitacional, que atinge várias pessoas empregadas formalmente nos galpões, e da presença de imigrantes estrangeiros, como os haitianos, há muitas pessoas em situação de informalidade. Situação produzida, inclusive, pela própria dinâmica dos galpões. Pode-se citar o exemplo de uma mulher que, anteriormente, trabalhava, no período noturno, no depósito dos Correios, e que, ao ser demitida, começou a preparar e vender salgados para os antigos colegas de trabalho, pois “sabia que o pessoal ficava com muita fome de tanto despachar Sedex” (TAB UOL, 2022).

Em síntese, o que se convencionou denominar por *viração*, portanto, é estruturante na vida da população brasileira, e não é diferente nas cidades logísticas, como é possível notar a partir do exemplo citado anteriormente. Essa noção, que vem sendo desenvolvida a partir de Telles (2006), surgiu por meio de sua problematização do trabalho na contemporaneidade. Assim, a construção conceitual da

ideia de *viração* se dá no sentido de compreender que, apesar de o trabalho ser incerto e descontínuo para um enorme contingente da população brasileira, ele não deixa de ser uma dimensão estruturante da vida social. A *viração* seria caracterizada pela falta de estabilidade, identidade profissional, onde as pessoas “se viram” como podem para garantir a sobrevivência. Trata-se de uma inserção no mundo do trabalho marcada pela instabilidade na obtenção de renda para se viver o dia a dia. Renda obtida das mais variadas formas: ora no plano da formalidade (situação cada vez mais rara, descontínua e precária), ora, e na maior parte das vezes, na esfera do que é comumente caracterizado como relativo ao âmbito da informalidade. Trata-se, enfim, de um modo de vida e de reprodução constitutivo da classe trabalhadora brasileira, que está cada vez mais se espraiando para outros estratos de classe, não só no Brasil, como no mundo (ABÍLIO, 2017; 2018; RIZEK, 2006; TELLES, 2006; 2009).

Portanto, como resultado dessas dinâmicas, surge a paisagem paradigmática das cidades dos galpões: de um lado, gigantescos entrepostos funcionando como nós da distribuição, cada vez mais ligeira e sofisticada, de mercadorias por todo o país; de outro, o advento ou crescimento de ocupações urbanas e bairros populares que abrigam a maioria dos trabalhadores precários das cidades logísticas do século XXI.

Sobre essas contradições, expressas no modo como se relacionam trabalho e moradia na realidade brasileira, faz-se necessário realizar mais algumas considerações. A esse respeito, Silva (2002) resgata que, no início da urbanização do país, e, acreditamos, ao longo de sua história, a constituição de um mercado de terras nas cidades, base para a organização capitalista da produção imobiliária, ocorre como produto de um conflito entre proprietários, de modo que a questão do trabalho teve pouca interferência nessa dinâmica. O acesso à moradia sempre foi restrito, ela não se universalizou como bem-salário, ou seja, é um bem cujo acesso permanece fragmentado e restrito, sendo essa dificuldade, “ao mesmo tempo, causa e consequência das conhecidas descontinuidades do ‘acesso à cidade’, responsáveis pela fragmentação da questão habitacional” (SILVA, 2002, p. 224).

Em nossa perspectiva, essa questão contribui para refletirmos sobre o caso das cidades logísticas. No plano da intencionalidade, alguns gestores públicos e autoridades até explicitam a relação entre a temática do trabalho/emprego e a da habitação/moradia, a exemplo da afirmação acima destacada do prefeito de Cajamar. Entretanto, historicamente, elas não são articuladas numa resolução a contento, isto é, que resulte na oferta simultânea de moradia

e trabalho dignos para a população, como também pode ser observado a partir dos exemplos aqui elencados. Em geral, o crescimento econômico vivenciado nessas cidades se dá de forma desencontrada em relação ao acesso tanto ao trabalho quanto à moradia de qualidade. Com efeito, a realização desses direitos, quando efetivada, ocorre de modo segmentado, contemplando, principalmente, pessoas não originárias dessas cidades. Como visto, isso se converte em um problema apontado pelas próprias reportagens, que o assinalam como uma das questões-chave para o poder público, que deveria agir, e age, em alguns casos, exigindo contrapartidas que beneficiam sobretudo os trabalhadores locais.

Nessas cidades, até mesmo contiguamente aos complexos logísticos, ocupações urbanas são formadas a partir de práticas de autoconstrução de moradias, e sua população sobrevive, em grande medida, na viração. Ao menos essa é a imagem que deriva dos relatos das reportagens que serviram de inspiração e material empírico neste artigo. De fato, viração e autoconstrução representam, igualmente, duas faces da mesma moeda. Além disso, não há, ao menos até o presente momento, nenhum sinal ou horizonte de resolução articulada das questões habitacional e do emprego, na forma de políticas públicas, setoriais e/ou territoriais, que resultem na garantia de direitos sociais e de cidadania. Esse não é o caso nas cidades brasileiras, em geral, e também não é o caso nas cidades logísticas. Note-se que isso certamente contribuiria para a promoção de outros direitos, a começar pelo direito mais amplo à cidade. Mas, ao contrário, o que está em vigor, atualmente, é a irresolução dos direitos ao emprego, à moradia, à cidade, tratados como secundários face à prioridade dada ao crescimento econômico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste texto, tendo como suporte e material empírico dados e informações extraídos de reportagens sobre as “cidades dos galpões”, realizamos uma discussão inicial sobre um tema da maior importância para o debate urbano e metropolitano contemporâneo: o advento de formas espaciais e processos sociais que podem ser explorados a partir de noções emergentes, tais como urbanização logística, cidades logísticas e urbanismo de plataforma. Nossa reflexão mobilizou relações e explicitou contradições entre acumulação de capital, transformações no mundo do trabalho e produção social do espaço.

Acreditamos que tais relações e contradições, que podem ser lidas a partir das contribuições teóricas de

autores clássicos do pensamento crítico brasileiro, como Francisco de Oliveira (2003), têm sido estabelecidas numa fase de expansão do capitalismo caracterizada tanto pela dominância financeira quanto pelo que designamos como dominação informacional-digital. Trata-se, no último caso, de uma modalidade de dominação que se dá, antes de tudo, por intermédio da propriedade do capital informacional e é mediada, fundamentalmente, por inovações tecnológicas recentes. Inovações comumente associadas ao funcionamento das plataformas digitais, no âmbito da chamada economia de plataforma ou do capitalismo de plataforma (SRNICEK, 2016).

Atualmente, o par “finanças-informação” tem estado no centro das formas de manifestação do capital, com impactos e repercussões na ordem urbana. É preciso refletir sobre tais impactos. E, ao fazê-lo, é necessário ter em mente que se trata de um horizonte de investigação bastante promissor. Isso é verdadeiro, em nossa opinião, seja para captar o que há de novo, seja para identificar o que há de persistente nos padrões de reprodução do capitalismo brasileiro. Entretanto, esse foi, como dito, apenas um esforço inicial de reflexão, com o intuito de estimular o debate. Pretendemos ampliá-lo subsequentemente, na forma de uma investigação mais rigorosa e sistemática, tanto em termos teóricos quanto empíricos.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Blog da Boitempo**, 22 fev. 2017. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 04 set. 2022.
- _____. Uberização e viração: mulheres periféricas no centro da acumulação capitalista. **Margem esquerda**, São Paulo, n. 31, p. 54-60, 2018.
- BERTOLOTTO, Rodrigo; LOPES, Edson. A capital dos galpões. **TAB Uol**, 19 out. 2021. Disponível em: <https://tab.uol.com.br/edicao/capital-dos-galpoes/#cover>. Acesso em: 04 de jul. 2022.
- BRIGATTI, Fernanda. Faltam casas e sobram vagas nas cidades dos galpões. **Folha de S. Paulo**, 26 mar. 2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/03/faltam-casas-e-sobram-vagas-nas-cidades-dos-galpoes.shtml>. Acesso em: 11 de mai. 2022.
- DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). **Movimentação do mercado de trabalho**: rotatividade, intermediação e proteção

- ao emprego. São Paulo: DIEESE, 2017. 104 p.
- GAGLIONI, Cesar. Como a invasão de galpões de ecommerce mudou Cajamar. **Nexo**, 8 jun. 2022. Disponível em: <<https://www.nexojournal.com.br/reportagem/2022/06/08/Como-a-invas%C3%A3o-de-galp%C3%B5es-de-ecommerce-mudou-Cajamar>>. Acesso em: 04 de jul. 2022.
- GRAHAM, Mark. Regulate, replicate and resist - the conjunctural geographies of platform urbanism. **Urban Geography**, vol. 41, n. 3, p. 453-457, 2020.
- HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à Razão Dualista / O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.
- RIZEK, Cibele Saliba. Viração e trabalho: algumas reflexões sobre dados de pesquisa. **Estudos de Sociologia**, Araraquara, v. 11, n. 21, p. 49-58, 2006.
- SANTOS, Milton. **O espaço dividido**. São Paulo: Edusp, 2004.
- _____. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2008.
- SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS (SEDE/MG). Empresa de parque logístico anuncia investimento de R\$750 milhões em Minas Gerais, 2021. Disponível em: <[http://www.developpement.mg.gov.br/application/noticias/noticia/1712/empresa-de-parque-logistico-anuncia-investimento-de-r\\$-750-milhoes-em-minas-gerais](http://www.developpement.mg.gov.br/application/noticias/noticia/1712/empresa-de-parque-logistico-anuncia-investimento-de-r$-750-milhoes-em-minas-gerais)>. Acesso em: 12 de mai. 2022.
- SENGPIEHL, C.; OAKDEN, R.; NAGEL, P.; TOH, K.; SHI, P. The emergence of logistics cities: Conceptual model. **Journal of Transport and Supply Chain Management**, v. 2, n. 1, p. 58-77, 2008.
- SILVA, Luiz Antonio Machado da. A continuidade do “problema da favela”. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi (org.). **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002. p. 220-237.
- SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity Press, 2016.
- TELLES, Vera da Silva. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo Social**, São Paulo, v. 18, n. 1, p. 173-195, jun. 2006.
- _____. Ilegalismos Urbanos e a Cidade. **Novos Estudos**, São Paulo, n. 84, p. 153-173, jul. 2009.
- YASSU, Alexandre. **A reestruturação imobiliária e os arranjos escalares na (re)produção da metrópole: o caso de Cajamar-SP**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021. ■

Nelson Diniz é doutor e mestre em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ) e graduado em Geografia (FFP/UERJ). Pesquisador do Grupo de Pesquisa Metrôpole, Estado e Capital - INCT Observatório das Metrôpoles e professor da Educação Básica e da licenciatura em Geografia do Colégio Pedro II (Rio de Janeiro). nelsondiniz@hotmail.com

Pedro Paulo Gonçalves é mestre em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ), graduado em Sociologia (Unitau) e em Relações Internacionais (PUC Minas). Pesquisador do Grupo de Pesquisa Metrôpole, Estado e Capital - INCT Observatório das Metrôpoles. pedropbg@gmail.com