

O ESMAECIMENTO DA URBANIDADE COMO EFEITO DA FUNCIONALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

EIXO TEMÁTICO 02: Processos de produção do espaço urbano

FERNANDES, Marco Alexandre Ribeiro

Mestrando; Pontifícia universidade católica de Campinas

marco.arf1@puccampinas.edu.br

SILVA NETO, Manoel Lemes da

Professor Doutor; Pontifícia universidade católica de Campinas

manoel.lemes@puc-campinas.edu.br

RESUMO

O presente trabalho discute o esmaecimento da urbanidade em centros urbanos que permanecem intensamente utilizados, tomando como referência o centro histórico da cidade de Jundiaí. Parte-se da hipótese de que a perda de urbanidade não decorre do esvaziamento ou da decadência, mas da mudança de sentido do uso urbano, associada à reconfiguração funcional do território. Argumenta-se que a centralidade passa a operar prioritariamente como suporte da circulação e de serviços integrados em rede, subordinando a permanência, o encontro e a fricção social a critérios de eficiência, fluidez e previsibilidade. Nesse contexto, a urbanidade é compreendida como qualidade espacial relacional, produzida por determinadas formas de organização do uso, e não como atributo cultural, simbólico ou normativo. O texto sustenta que a funcionalização do espaço urbano, mediada por plataformas digitais e rotinas algorítmicas, constitui um mecanismo estrutural que explica a persistência desse processo, redefinindo o papel da centralidade no sistema urbano contemporâneo.

Palavras-chave: Centralidade urbana; circulação; funcionalização do território; urbanidade; usos tradicionais.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

The study discusses the fading of urbanity in urban centers that remain intensely used, taking the historical center of Jundiaí as a reference. It departs from the hypothesis that the loss of urbanity does not stem from emptying or decay, but from a shift in the meaning of urban use, associated with the functional reconfiguration of the territory. It is argued that centrality begins to operate primarily as a support for circulation and network-integrated services, subordinating permanence, encounter, and social friction to criteria of efficiency and predictability. In this context, urbanity is understood as a relational spatial quality, produced by specific forms of use organization, rather than as a cultural or normative attribute. The text maintains that the functionalization of urban space, mediated by platforms and algorithmic routines, constitutes a structural mechanism that explains the persistence of this process, redefining the role of centrality in the contemporary urban system.

Keywords: urban centrality; circulation; functionalization of the territory; urbanity; traditional uses.

RESUMEN

El trabajo discute el desvanecimiento de la urbanidad en centros urbanos que permanecen intensamente utilizados, tomando como referencia el centro histórico de Jundiaí. Se parte de la hipótesis de que la pérdida de urbanidad no deriva del vaciamiento o la decadencia, sino del cambio de sentido del uso urbano, asociado a la reconfiguración funcional del territorio. Se argumenta que la centralidad pasa a operar prioritariamente como soporte de la circulación y de servicios integrados en red, subordinando la permanencia, el encuentro y la fricción social a criterios de eficiencia y previsibilidad. En este contexto, la urbanidad es comprendida como una calidad espacial relacional, producida por determinadas formas de organización del uso, y no como un atributo cultural o normativo. El texto sostiene que la funcionalización del espacio urbano, mediada por plataformas y rutinas algorítmicas, constituye un mecanismo estructural que explica la persistencia de este proceso, redefiniendo el papel de la centralidad en el sistema urbano contemporáneo.

Palabras clave: centralidad urbana; circulación; funcionalización del territorio; urbanidad; usos tradicionales.

INTRODUÇÃO

Os centros históricos sustentam no território a sobreposição temporal, social, cultural e produtiva enraizada na morfologia urbana, através de formas construídas e do próprio espaço que se constitui. Em Jundiaí, como em outras cidades do estado de São Paulo, a centralidade é ponto de origem da malha urbana. Esse espaço se altera na passagem do tempo, no trânsito de pessoas, no cotidiano. Trata-se de uma área em constante alteração, permeada de signos, significados e práticas tradicionais à população. Neste estudo, através da observação do centro histórico de Jundiaí, discute-se o processo esmaecimento da urbanidade na área central, que permanece amplamente utilizada, em contraponto ao aumento de imóveis vagos. Durante o debate, sustenta-se que o esmaecimento da urbanidade advém da alteração do sentido do uso urbano, portanto, da razão do uso e de uma reorganização espacial específica e não como fruto de decadência do espaço ou esvaziamento populacional.

O argumento central deste artigo é que o esmaecimento da urbanidade observado em determinadas centralidades urbanas contemporâneas não decorre de processos de decadência ou esvaziamento, mas da transformação dessas áreas em infraestruturas territoriais voltadas prioritariamente à circulação, no contexto da expansão da logística, do comércio eletrônico e das plataformas digitais.

O processo descrito pode ser compreendido como uma conversão funcional das centralidades urbanas em “infraestruturas territoriais da circulação”. Em vez de operar predominantemente como espaços de convivência, encontro e diversidade de usos — características associadas à urbanidade —, determinadas áreas centrais passam a desempenhar funções cada vez mais vinculadas à eficiência da circulação de mercadorias, informações e fluxos logísticos. Essa transformação não implica redução da intensidade de uso desses espaços, mas altera o sentido social e territorial desse uso, contribuindo para o esmaecimento das condições que sustentam a urbanidade.

1 URBANIDADE COMO QUALIDADE ESPACIAL RELACIONAL

A urbanidade é debatida ao longo do texto, conforme proposto por Jacques Lévy (2003), não como valor cultural, atributo simbólico ou ideal normativo, mas como qualidade espacial relacional, produzida pela articulação entre densidade, diversidade, copresença, permanência e fricção social. O autor demonstra que só é possível atingir um grau mais elevado de urbanidade quando há equilíbrio entre esses fatores. Trata-se, portanto, de um sistema urbano em constante desequilíbrio, o qual se desenvolve no território e se sustenta nele entre as formas urbanas, os usos, as dinâmicas e as práticas sociais da população no espaço urbano.

Dos fatores que indicam o grau de urbanidade existente em determinada área, a densidade é um fator que vai além da densidade física e demográfica, refere-se à concentração de pessoas, usos (atividades) e de objetos. A densidade, para Lévy (2003), concerne à intensidade potencial de encontros e interações no espaço. De forma recíproca na observação sistêmica, a alta densidade possibilita, em si, a amplificação e manutenção dos demais fatores, ao multiplicar interações entre indivíduos e grupos distintos.

Lévy (2003) destaca que a densidade é frequentemente associada ao espaço urbano como característica natural, contudo, esse fator isolado não é suficiente para produzir urbanidade. Tal fator só se torna indutor de qualidade espacial quando articulado aos outros supracitados, como a diversidade social, funcional e cultural. Segundo o autor, espaços, densos em população e uso, porém homogêneos e/ou monofuncionais, tendem a apresentar baixos níveis de urbanidade. A diversidade, a acessibilidade e a copresença tornam-se necessárias para constituir no espaço urbano uma maior qualidade espacial relacional. Lévy (2003) demonstra que a urbanidade não se trata de uma qualidade imutável, mas sim de um equilíbrio engendrado no espaço.

A diversidade, tão necessária ao sistema, relaciona-se à heterogeneidade social, funcional e cultural do espaço, ou seja, na diferença e no encontro entre diferentes no espaço urbano. Ela está relacionada ao conjunto de práticas, valores e relações sociais que se revelam na convivência e na interação cotidiana nas cidades. O fator da diversidade contribui para a constituição de um espaço urbano funcional, permeável à interação social, à negociação de diferenças e à produção de sentidos populares no cotidiano, assim como à manutenção da própria democracia. Dessa

PENSAR FORA DO EIXO

maneira, o espaço urbano deve sustentar, ampliar e permitir uma experiência urbana, pública e democrática.

A copresença é relativa aos fatores de permanência e de fricção social. Ela é definida como a oportunidade de partilha entre indivíduos ou grupos sociais distintos — direta ou indiretamente — em simultâneo, no espaço urbano. A copresença não consiste apenas na coexistência, mas, na exposição ao semelhante, na possibilidade do encontro e do reconhecimento do outro como seu igual. Tal fator, então, depende tanto de uma dimensão social, relacional e política, quanto do próprio espaço, na forma de organização, dos usos, da acessibilidade, da permeabilidade à presença da diferença.

A permanência no espaço urbano, em especial nas centralidades, opera como fator sistêmico da qualidade espacial, e agrega-se como dimensão espacial da copresença. A permanência estabelecida como a capacidade de acolhimento de pessoas no espaço durante algum tempo, expõe a necessidade de que a vida urbana não deve se restringir apenas à circulação e à fruição no ambiente urbano, mas viabilizar o estar para o amparo à vida urbana.

Confluente à copresença e à permanência de indivíduos e grupos sociais distintos no mesmo espaço, a fricção social determina as interações, negociações, convivência mínimas a constituição do cotidiano citadino. Ela é um fator que revela como é essencial a urbanidade, o convívio, a tolerância e a receptividade à diferença. A fricção social assenta e estrutura a vida pública e a ação política na cidade. Por fim, com baixa permanência no espaço urbano, a copresença é efêmera, sem a fricção se torna socialmente neutra. Por meio da combinação e equilíbrio de todos esses fatores, o espaço urbano pode exercer sua função enquanto um espaço de vida, social, um espaço vivido e transformado pelo uso e pelo cotidiano (Santos, 1996).

Trata-se a urbanidade, como efeito territorial, produto da relação sistêmica de fatores materiais no espaço, essencialmente, sobre os fatores de densidade, copresença, permanência e fricção social. A urbanidade é, portanto, determinada pelas diferentes formas de organização e de uso do espaço, transformada através da ocupação e das relações humanas no território, um indicador da qualidade espacial relacional do espaço e das condições que ele oferece para a vida popular na cidade. À luz do conceito central de urbanidade, seguimos à discussão do esmaecimento da urbanidade no

centro de Jundiaí, em princípio, produzida pela alteração do sentido do uso urbano associada à reconfiguração funcional do território.

2 CENTRALIDADE URBANA E MUDANÇA DE SENTIDO DO USO

Ao discutir-se o conceito de urbanidade como equilíbrio entre fatores materiais como a densidade, a diversidade, a copresença, a permanência e a fricção social, pode-se afirmar que a relação de urbanidade do espaço urbano, não só depende da utilização da cidade, mas do próprio processo de constituição do espaço, de seus usos e organização, da população que reside e vivencia o território. Ainda, pode-se tencionar que, mesmo que se mantenha o uso intenso das áreas centrais, não se garante necessariamente um alto grau de urbanidade.

Se o espaço urbano, constituído das formas urbanas, morfologia e de relações sociais inscritas, se transforma, há também a transformação concorrente da qualidade espacial. O centro da cidade já passou anteriormente por processos de funcionalização e transformações que alteraram tanto a morfologia e urbanidade. Esses processos anteriores de funcionalização, entretanto, estavam associados sobretudo à reorganização produtiva e à relocação industrial ou comercial no interior do tecido urbano. O processo contemporâneo apresenta outra natureza: ele decorre da reorganização logística da economia urbana e da plataforma do consumo, que passam a reorganizar o território segundo critérios de circulação, conectividade e previsibilidade operacional.

Esses processos também não se tratam de um equilíbrio estático isolado, mas em constante mutação. A exemplo, a implantação de estações de trem como infraestruturas regionais de transporte tracionou a ocupação de armazéns e de fábricas nas áreas centrais. Posteriormente, com a indução ao modelo rodoviário, como transporte principal de cargas e pessoas e a implementação da segunda política de desenvolvimento nacional (Brasil, 1974), concomitante a implantação de grandes infraestruturas viárias estaduais, com a rodovia Anhanguera (SP-330), decorre o incentivo do deslocamento da produção fabril, presente no centro da cidade em direção aos recém criados “distritos industriais”. A partir da política nacional e da tendência na adoção do modal rodoviário como principal meio de transporte, configura-se um dos períodos de funcionalização territorial. Sposito (2007), em sua obra acerca da reestruturação produtiva e a relocação industrial indica,

PENSAR FORA DO EIXO

“Assim, no anel periurbano formado por glebas não loteadas apareceram, nos setores melhor servidos por infraestrutura viária, novos habitats urbanos e novas instalações industriais com diferentes graus de incorporação tecnológica, trazendo à periferia da cidade um desenho territorial que não lhe era característico nas décadas de 1950 e 1960, quando o padrão geral de periferização do tecido urbano se generalizou” (Sposito, 2007).

Esta indução normativa produziu o abandono precoce de instalações na centralidade histórica, em prol da constituição de outra centralidade produtiva nas cidades. Esta outra centralidade produtiva, os distritos industriais, uma vez implantados às margens das infraestruturas de transporte rodoviário, induziram a alteração na morfologia e na urbanidade em áreas centrais. Por exemplo, em Jundiaí, nota-se a intensificação da ocupação industrial a partir da década de 70, na confluência das rodovias Anhanguera (SP-330) e Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP-300), em paralelo, a desocupação de plantas fabris no centro de Jundiaí como o complexo fabril Argos e a tecelagem Japy.

No período de implantação de centros de compras (shopping centers) próximos a estruturas de transporte rodoviário, ocorre processo semelhante. As lojas que ocupavam a centralidade histórica e galerias tradicionais passam a deter a escolha de uma localização estratégica, ao se instalar nestes complexos comerciais. Sobre o intuito de maior facilidade de acesso e comodidade do cliente, o controle de acesso e segurança às atividades, fundamenta-se uma alteração do padrão de consumo nas cidades. Novamente, há uma progressão no esvaziamento funcional da área central, pautada na racionalidade de integrar-se a um circuito econômico segregado do uso popular sobre um padrão de consumo e produção na cidade.

A área central — em Jundiaí e em outras cidades — resistiu a estes processos de funcionalização, apesar do esvaziamento gradual, através de táticas (Certeau, 1998) como a subdivisão de unidades e sublocação. Apesar dos esforços e da resistência na manutenção do uso, os processos de funcionalização alteram os fatores indutores de urbanidade, de modo que é transformada a diversidade de usos, a copresença deixa de ser plena como anteriormente quando existiam poucas áreas comerciais equivalentes. Posteriormente, a permanência nas áreas centrais, notadamente, diminui, associada à queda de outros indicadores do grau de urbanidade, mas também decorre da baixa presença de infraestrutura de comodidades, como mobiliários urbanos a baixa frequência em serviços de zeladoria por parte da prefeitura. O aumento da insegurança passa a ser um fator

PENSAR FORA DO EIXO

que corrobora a retração da permanência no espaço da centralidade, em razão de não possuir a mesma vigilância e acesso controlado, se comparado ao espaço dos complexos comerciais. Ao deixar de deter a mesma densidade de atividades produtivas e de consumo, a rarefação da fricção social, da própria densidade de uso em geral, associado a queda de outros fatores da qualidade relacional espacial, observa-se que o esmaecimento dessa relação é induzido e gradual.

Em paralelo, as centralidades históricas, em sua natureza como lugar de memória (Nora, 1993), tecem um elo entre identidade e identificação no espaço, assim como ao cotidiano, atuando como outro instigador a copresença, permanência e fricção social. Pierre Nora (1993) define como lugar de memória não apenas o espaço construído ou um patrimônio histórico material, como um edifício. O lugar de memória pode ser entendido como a maneira de um grupo social ocupar e utilizar determinada localidade, o próprio espaço urbano ou ainda como um acontecimento tradicional (como festas regionais, no caso de Jundiaí a Festa da Uva, uma tradição anual iniciada em 1938, que não desaparece, mas, se desloca na cidade, saindo do centro para o Parque da uva, localizado no bairro do Anhangabaú (Jundiaí, s.d.), ficando mais próximo ao acesso à rodovia Anhanguera).

O espaço urbano e as relações inscritas sobre ele, se mantidos como lugares de memória, formam como um ponto de fixação para a memória coletiva, em uma tentativa de preservar o passado coletivo face ao esquecimento e à velocidade da contemporaneidade. Os usos tradicionais, condicionados e, por vezes, reinventados, atuam na centralidade como âncoras tangíveis que conectam grupos sociais entre si e ao espaço da cidade. Constituem em sua individualidade, parte do todo, da identidade e o sentido de pertença, fomentando fatores que compõe o grau de urbanidade necessário a manutenção da vida urbana na centralidade histórica.

No presente, a partir da maior disponibilidade e acesso às redes e a dispositivos eletrônicos, decorre outra alteração no padrão de consumo urbano, o comércio eletrônico (Venceslau, 2019, 2024). Em 2020, o setor registrou uma movimentação de 126,45 bilhões de reais, em dados mais recentes, no ano de 2025, o setor movimentou 235,52 bilhões de reais segundo a associação brasileira de comércio eletrônico (ABCOMM), representando um crescimento de mais de 86,2 % no intervalo de 5 anos (ABCOMM, 2025). A transformação do padrão de consumo advém juntamente do fenômeno da plataformação da economia (Langley e Leishon, 2016) que

PENSAR FORA DO EIXO

caracteriza a crescente expressão das atividades de corporações-plataforma (Mercado Livre, shoppe, Ifood, Uber, Rappi) e de empresas tradicionais iniciarem a operar a venda de bens materiais e serviços através de plataformas digitais.

Esta alteração do consumo e da própria economia urbana é antagônico as alterações produtivas anteriores. Não só pela técnica e logística empregada, esta, se distingue por requerer novas estruturas urbanas específicas à atividade em menor quantidade e variação de tipologia. Por efeito, não necessitam deslocar estruturas existentes no espaço urbano, ocupam áreas industriais e compartilham pequenos espaços em pontos estratégicos da malha urbana para agências de entrega e devolução de mercadorias (semelhantes a agências dos Correios). Estas companhias passam a atuar sobre o território, sumariamente, por meio da rede logística que sustenta o serviço oferecido digitalmente, monetizando a circulação de bens através de taxas de frete. As corporações-plataforma produzem valor não somente pela exploração do trabalho, mas pela circulação e captura de dados geolocalizados em suas plataformas e serviços oferecidos. Essas companhias desempenham, portanto, outra racionalidade hegemônica dispar das anteriores, embasada nos fluxos e na circulação, tanto em uma escala local da cidade com serviços de entrega de alimentos, compras de farmácia, supermercados e mercadorias (última milha), quanto na escala regional, em função do abastecimento entre centros de distribuição e consolidação de cargas.

É através da dinâmica de consumo em plataformas digitais que se altera o sentido do uso urbano na centralidade, na funcionalização da área central — do espaço urbano — mediada por plataformas digitais e rotinas algorítmicas. O centro da cidade não mais concentra os usos necessários à população e à vida urbana. Os produtos e serviços, antes oferecidos em lojas físicas, passam a ser entregues em moradias formais, por serviços logísticos de corporações-plataforma. Altera-se não só o território, mas a necessidade de vivê-lo e de se deslocar.

Para além da mudança mais direta no consumo e na localização de quem oferece o produto ou serviço, há a questão do trabalho urbano e onde este se realiza. O serviço de logística, em seu circuito diário, detém como “chão de fábrica” não apenas os centros de distribuição e consolidação de cargas, mas o próprio espaço urbano, as ruas, as praças e o espaço livre (Macedo, Queiroga e Campos, 2018). O espaço urbano da cidade e a área central passam a ser operados não como

PENSAR FORA DO EIXO

suporte à vida, mas como espaços produtivos subordinados à circulação e à captura de dados para a geração de valor.

A relação de urbanidade em áreas centrais fragiliza-se ainda mais em decorrência da oferta de produtos e serviços on-line que exigem do comprador uma menor necessidade de circulação (publicizada como menor custo financeiro e temporal para a aquisição de bens e serviços).

A qualidade relacional do espaço das áreas centrais se minora inclusive através da demanda que remanesce a este espaço, a função da circulação e do deslocamento da população entre um ponto e outro da cidade. Em Jundiaí, a centralidade, por sua alta conectividade e confluência de vias, passa a ser operada como um entroncamento de modais de transporte, também pela população que já não utiliza e se apropria do espaço com a mesma maneira. O centro passa a funcionar como uma grande estação de transbordo e não como um espaço que proporciona e sustenta a vida urbana permeada de diversidade, copresença, permanência e fricção social. Ainda que se mantenha uma intensidade de uso da área central, este uso não produz ou mantém a urbanidade, pelo contrário, descara-a em maior vigor e velocidade.

3 CIRCULAÇÃO COMO PRINCÍPIO ORGANIZADOR DO ESPAÇO URBANO

Como foi discutido até este ponto, o esmaecimento da urbanidade, a retração da qualidade espacial relacional presente na área central de Jundiaí, não advém da decadência e obsolescência da centralidade. A alteração da qualidade espacial deriva e corrobora com problemáticas inerentes a centralidade histórica e ao espaço urbano. Estas problemáticas se desvelam na área central em diferentes formas, como a crescente ocupação de agências de retirada e devolução de mercadorias de operadores logísticos em detrimento de usos tradicionais, vacância e subutilização de imóveis, ao enfraquecimento de uma memória coletiva local — observando o próprio espaço da centralidade histórica e as relações sociais arroladas nela como lugar de memória (Nora, 1993). Ainda, há a homogeneização social e funcional dos usos na área central, que limitam a experiência urbana e a fricção social, provocando o aumento da segregação socioespacial (Villaça, 1998) e a redução ou a precarização de espaços de permanência no centro.

PENSAR FORA DO EIXO

A circulação, antes meio, passa a operar como fim em si mesma. O valor de troca de mercadorias, serviços, dados e até mesmo pessoas passa a depender da velocidade, da fluidez e da conexão sistêmica. O território é redesenhado, não com base nas necessidades da reprodução social, mas segundo um princípio organizador da forma e do funcionamento do espaço urbano. Princípio este que é primordialmente regido pelo deslocamento contínuo, otimização de itinerários funcionais, da priorização da fluidez, previsibilidade e rapidez de transporte.

A cidade converte-se em suporte técnico dos circuitos superiores da economia (Santos, 1979) e, estes subordinam-na à circulação, a partir da reorganização de usos, temporalidades e localizações ideais, aprofundando desigualdade e desestruturando práticas de enraizamento social.

Essa transformação pode ser interpretada à luz da tradição crítica da geografia urbana, especialmente das contribuições de Milton Santos sobre os circuitos da economia urbana e sobre o uso corporativo do território. No contexto contemporâneo, marcado pela expansão do comércio eletrônico, da logística urbana e das plataformas digitais, observa-se uma intensificação de formas de organização territorial voltadas à eficiência da circulação. Nessas condições, áreas centrais passam a ser progressivamente incorporadas às estratégias de articulação entre circuitos econômicos e infraestruturas técnicas, reforçando o papel do território como suporte funcional de fluxos e operações logísticas.

A retração de usos de comércio e serviços nas centralidades históricas, por intermédio da reorganização do padrão de consumo (Venceslau, 2024) e do habitus (Bourdieu, 2006) da população local, abre caminho, ainda, para a funcionalização destes espaços através de uma racionalidade da circulação como princípio organizador da forma e do funcionamento do espaço urbano contemporâneo. Este princípio tem como vantagem e produto a vacância necessária a ser operada por outras companhias que promovem o uso homogêneo e monofuncional do território. As companhias firmam-se na eficiência da circulação, mas também no valor especulado sobre a terra, e a acumulação possibilitada proveniente de uma localização específica, não somente do serviço ou produtos ofertados à população.

PENSAR FORA DO EIXO

A priorização da fluidez e a previsibilidade no espaço urbano, em específico na área central, se tornaram estratégias essenciais à manutenção dos usos tradicionais e à implantação de novos usos, estejam estes aliados ou não à atividade logística. A localização de usos que resistem a atual funcionalização do espaço da centralidade histórica é definida pela aderência a rotas de circulação facilitada, de alta intensidade de fluxos ou de integração direta aos modais de transporte coletivo. Não por acaso, mas como consequência do atual princípio organizador do espaço, que define indiretamente as localizações prósperas na cidade através dos critérios de possibilidade e facilidade de acesso sem desvios, a presença em rotas usuais da população. Os comércios e serviços em localizações que não se enquadram no mesmo princípio acabam por encerrar atividades ou alterar suas localizações na tentativa da manutenção do empreendimento.

A cidade vivida é convertida em cidade conectada, não como espaço de emancipação ou encontro, mas como infraestrutura integrada de dados, mercadorias e comandos algorítmicos. É nesse cenário que a noção de desterritorialização ganha relevo: práticas enraizadas de vizinhança, convivência e solidariedade são desmontadas não por imposição direta, mas por eliminação progressiva, conduzida por uma lógica que torna obsoleto tudo o que resiste à fluidez, à padronização e à rentabilidade imediata.

4 FUNCIONALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E REGULAÇÃO ALGORÍTMICA DOS USOS

A circulação articulada pelos agentes territoriais hegemônicos, como princípio organizador que subordina o espaço urbano, produz, como consequência, efeitos territoriais imbuídos de uma racionalidade operacional, a qual é oriunda de atividades logísticas e/ou de plataformas digitais no contexto atual de uma plataformização da economia. Mezzadra e Neilson (2019) demonstram como a logística deixa de ser apenas a gestão de cadeias de suprimentos e passa a atuar como modelo de organização do capitalismo contemporâneo, delineando outros imperativos ao território. Segundo os autores,

“a logística, entendida como uma ciência da circulação, torna-se um modelo de negócios. Ela não está mais confinada à gestão de cadeias de suprimentos, mas estende sua lógica operacional através dos territórios, populações e regimes de trabalho. Organiza o espaço e o tempo para maximizar a mobilidade do capital, operando por meio de corredores infraestruturais, mecanismos legais e fluxos de dados” (Mezzadra e Neilson, 2019, p. 34).

PENSAR FORA DO EIXO

Tozi (2022) verifica que essa outra racionalidade impressa sobre o território advém sincronicamente da gestão e do manejo de algoritmos de plataformas digitais que demandam o território como “chão de fábrica” a ser otimizado. O autor propõe a identificação de um uso algorítmico do território por parte das corporações-plataforma. Este uso refere-se à sistematização do território por meio de aplicações, códigos e programas virtuais, os quais passam a gerir o tempo, o espaço e a circulação de trabalhadores, em favor de uma maior fluidez territorial (Arroyo, 2015 p.43-44) para o desenvolvimento das atividades logísticas.

A razão corporativa que Santos (1996) define como uma relação de verticalidade que afere uma racionalidade corporativa ao território ganha outra dimensão de controle, passa a ser operada de maneira ainda mais fria, binária e em uma organização imperativa e ainda mais distante às necessidades locais. Essa racionalidade é imposta verticalmente sobre o espaço, tempo e trabalho humano solicitados sob demanda a partir de aplicativos e plataformas digitais.

Em Jundiaí, essa racionalidade pode ser observada a partir de diversos agentes presentes no território, seja nas rodovias, com o tráfego constante de caminhões em percurso entre centros de distribuição, o movimento incessante às agências de entrega e devolução de mercadorias do Mercado Livre, distribuídas no centro da cidade, seja na aglomeração de entregadores de alimentos próximos a restaurantes na centralidade nos horários de pico. Todos os exemplos têm em comum o ordenamento em função da plataforma digital, organizam-se no território sob a demanda que se apresenta pelo algoritmo, sem necessariamente uma conexão direta com o lugar em que se inserem.

As corporações-plataforma não se limitam à simples modernização de infraestruturas: tais transformações evidenciam uma inflexão na própria lógica de produção do espaço urbano, que deve funcionar como meio basilar para a circulação e captura dados, necessitando estar e ser conectado ao meio digital. A essa nova racionalidade, soma-se a tendência de alteração da financeirização do espaço da centralidade, na indução da crescente valorização de imóveis urbanos, por meio da localização em que se instala, da produção de dados que pode propiciar, da proximidade e concentração de modais de transporte e da instrumentalização de dispositivos digitais de georreferenciamento direcionados à rentabilidade e ao controle.

PENSAR FORA DO EIXO

O espaço urbano passa a ser tecido, condicionado e reorganizado não apenas por um princípio organizador da circulação, mas através desse princípio aliado a tecnologia de dispositivos móveis cada dia mais comumente difundidos. É assente na materialidade, que estes dispositivos conectados em rede, seus fluxos digitais, algoritmos de gestão e plataformas digitais de intermediação (social, comercial etc.) que se produzem novas heterotopias urbanas (Foucault, 2006), constituindo um território informacional (Lemos, 2008, 2010). O meio digital passa a estar não mais justaposto, está interconectado ao espaço urbano, tornando-o permissivo à troca de informações e dados espacializados. Distancia-se da instantaneidade do fluxo de informações que outrora já alterou a percepção de espaço e tempo. A atualização constante desses dispositivos nos integra à ideia de simultaneidade do fluxo de informações geolocalizadas (Tozi, 2022), ao permitir o acesso seja a informação (como dado bruto), a produção de outras localidades, a cultura, aos movimentos sociais, etc. É dessa alteração técnica, que decorre a possibilidade da planificação da plataformização da economia — na qualidade de fenômeno econômico — atrelada à técnica e à tecnologia atual, de forma implícita, transformam a infraestrutura urbana e a própria organização do espaço, simultaneamente, em “chão de fábrica”, base operacional de sistemas digitais — que ao capturar dados, produzem tanto valor, vigilância e impõe uma organização algorítmica do território para além do uso (Tozi, 2022) —, regulando a mobilidade, oferta, consumo, visibilidade de comércios e serviços na cidade.

Esses dispositivos — a partir da alteração do padrão de consumo e da busca pela captura de dados em prol de uma maior previsibilidade da operação — passam a orientar, através de algoritmos em suas plataformas, a eficiência da circulação de seu serviço, o trabalho, a jornada de seus colaboradores e em que localização estão as maiores demandas. Ainda, a necessidade de captura e organização de fluxos de dados e mercadorias, não demandam grandes infraestruturas urbanas específicas, mas, acontecem em paralelo. A exemplo, a criação de uma rede de envios pela corporação plataforma Mercado Livre, destacando-se dos envios pela companhia Correios, em favor de uma operação mais ágil e de maiores jornadas de trabalho. A demanda gerada em plataformas digitais altera e onera não só as redes de transporte das cidades, ao se associarem a usos tradicionais, estrategicamente localizados na cidade, provocam a supressão destes usos. A funcionalização do espaço urbano em busca da eficiência logística, do aumento da captura de dados, ocorre não como acidente, mas como efeito da estratégia de mercado. Dessa maneira,

PENSAR FORA DO EIXO

urge a proposição de políticas urbanas capazes de responder às dinâmicas do consumo digital, revelando que a dispersão tecnológica não se limita ao ambiente virtual e produz exigências concretas de adaptação urbana. Souza, Bessa e Silva (2023) acrescentam ao debate ao destacarem que a expansão do comércio eletrônico modifica também comportamento dos consumidores, inclusive dos não-usuários — como a população da cidade que não possui um endereço formal — ao ampliar a segmentação do consumo e alterar a distribuição espacial das atividades comerciais.

Em suma, a funcionalização do espaço urbano, mediada por plataformas e rotinas algorítmicas, regulam indiretamente o uso do território inclusive na indução a perda do sentido coletivo de um lugar de memória na centralidade histórica. Ao provocar a descentralização do varejo tradicional dando origem a novas centralidades em bairros e localizações de menor densidade populacional, através da lógica da proximidade e da priorização da fluidez na circulação — sobre o mesmo princípio organizador da circulação otimizada —, intensifica o processo de espraiamento da mancha urbana, a progressão do esvaziamento da centralidade, o esmaecimento da urbanidade, mas, não transforma apenas a dimensão espacial, técnica e temporal, mas também a própria relação entre os indivíduos e grupos sociais com o espaço urbano.

Assim, o espaço urbano, além de infraestrutura, também é condição técnica para a produção, acumulação e rentabilidade do capital no período da revolução digital (Dowbor, 2025). É necessário a implantação de hubs logísticos, redes de conectividade, data centers, sistemas de rastreamento e dispositivos móveis. Objetiva-se a produção e captura de informação, portanto, valor e capital a ser acumulado. Normatiza-se a cidade, de maneira velada, através da técnica, de dispositivos conectados à rede, plataformas digitais de comércios e serviços, da imprescindível fluidez territorial (Arroyo, 2015), da logística, sobre a égide da circulação na qualidade de princípio organizador do espaço urbano.

5 CONCLUSÃO: O ESMAECIMENTO DA URBANIDADE COMO EFEITO ESTRUTURAL

Ao final do debate, pode-se afirmar que o esmaecimento da urbanidade não constitui um efeito imprevisto ou acidental, mas um resultado estrutural da reorganização territorial contemporânea pautada na eficiência da circulação, do acesso facilitado e imediato. A perda da qualidade

PENSAR FORA DO EIXO

relacional em áreas centrais — formada pelos fatores espaciais de diversidade, densidade, copresença, permanência e fricção social — constitui, em si, um produto essencial do fenômeno econômico contemporâneo, permeado pelo princípio organizador que passa a funcionalizar o espaço urbano e não fruto da decadência ou obsolescência do espaço. O fenômeno econômico fortalece e estimula uma organização espacial ditada pela otimização da circulação de pessoas, mercadorias e pela captura de dados no espaço urbano, reforçando a erosão da densidade relacional no espaço urbano.

O processo de esmaecimento da urbanidade redefine a função e forma da centralidade histórica, fragmentando-a, ao subordinar a permanência em favor do imperativo da circulação. No centro histórico de Jundiaí, observamos o efeito territorial através do aumento de usos logísticos, como agências de corporações-plataforma o aumento da vacância de imóveis, a diminuição da permanência, homogeneização de usos, supressão de usos tradicionais substituídos por usos pautados sob a mesma lógica de otimização da circulação. Observa-se que, mesmo com a manutenção do uso da centralidade, como para a própria circulação da população, que atravessa a localidade, não há a preservação de outros fatores que sustentem um grau de urbanidade, fomentando uma vida urbana permeada de diversidade, copresença, permanência e fricção social.

Ao instrumentalizar o território a partir do aparato técnico necessário para a captura de dados, o regime econômico contemporâneo produz outro princípio organizacional sobre o território. Impõe assim uma obsolescência induzida para o centro urbano, das formas sociais, econômicas e espaciais que não mais se ajustam à racionalidade dominante. A ubiquidade e distanciamento impostos pelo comércio eletrônico, induzindo a perda da qualidade relacional no espaço urbano, deriva da restrição a necessidade da circulação e permanência no espaço urbano, sobre a razão de uma praticidade, menores custos, de tempo e recursos financeiros.

A centralidade, se considerada um lugar de memória (Nora, 1993), se enfraquece também como decorrência conjuntural da funcionalização territorial e como reflexo do esmaecimento da urbanidade, da alienação da função do espaço urbano em suporte à circulação e ao transporte.

É inerente ao debate posto, pensar cenários socialmente necessários em futuras pesquisas que fundamentem a formulação de políticas territorializadas, por parte de entidades da sociedade civil

PENSAR FORA DO EIXO

e instituições públicas comprometidos com a democratização da vida urbana. Assim como da proposição política à superação das dinâmicas que fragilizam o tecido social, visando a manutenção das relações de urbanidade nas cidades contemporâneas, explanando as bases de uma outra política urbana de preservação do território, como diretrizes de amparo e subsídio aos usos tradicionais nas centralidades históricas, estratégias de preservação ao lugar de memória estabelecido, assim como a discussão de uma política urbana que abarque a circulação como direito e suporte ao espaço urbano e não como bem maior e exclusivo, dentre outras perspectivas que atenham-se a não reprodução segregação socioespacial na cidade.

Nesse sentido, o que se observa não é propriamente o desaparecimento das centralidades urbanas, mas uma transformação no papel territorial que elas desempenham. Áreas historicamente associadas à intensidade da vida urbana passam a operar crescentemente como infraestruturas estratégicas da circulação, subordinando a organização do espaço urbano às exigências de eficiência logística e coordenação de fluxos. O esmaecimento da urbanidade aparece, assim, menos como efeito de abandono ou decadência e mais como consequência de uma reorganização funcional do território orientada pela circulação.

REFERÊNCIAS

ABCOMM – Associação Brasileira de Comércio Eletrônico. **Crescimento do ecommerce no Brasil**. São Paulo: ABCOMM, 2025. Disponível em: <https://dados.abcomm.org/crescimento-do-ecommerce-brasileiro>. Acesso em: 28 fev. 2026.

ARROYO, Mónica. Redes e circulação no uso e controle do território. *In*: CRUZ, Rita de Cássia Ariza (orgs.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. *In*: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaina; PORTELLI, Alessandro. **Usos & abusos da história oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: Ed. da FGV, 2006. p. 183-191.

BRASIL. Ministério do planejamento. **Segundo plano de desenvolvimento nacional**. Brasília, 1974.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 100-101.

DOWBOR, Ladislau. **Os desafios da revolução digital: libertar o conhecimento para o bem comum**. São Paulo: Editora Elefante, 2025. ISBN: 978-65-60080-69-0

FOUCAULT, Michel. **Seguridad, Territorio, Población: Curso en el Collège de France: 1977-1978**, 1e. Ed., Buenos Aires, Fondo de Cultura Economica, 2006.

JUNDIAÍ. Prefeitura Municipal. **Histórico da festa da uva Jundiaí**, s.d. Disponível em: <https://festadauva.jundiai.sp.gov.br/historico-da-festa-da-uva/>. Acesso em: 28 fev. 2026.

LANGLEY, P. e LEYSHON, A. **Platform capitalism: the intermediation and capitalization of digital economic circulation**. Finance and Society, p. 1-21, 2016. Disponível em : http://financeandsociety.ed.ac.uk/ojsimages/financeandsociety/FS_EarlyView_LangleyLeyshon.pdf.

LE MOS, André. Mídia locativa e territórios informacionais. In: SANTAELLA, Lúcia; ARANTES, Priscila (Org.). **Estéticas tecnológicas: novos modos de sentir**. São Paulo: EDUC, 2008. p. 207-230

LE MOS, André. Mídias locativas e vigilância. Sujeito inseguro, bolhas digitais, paredes virtuais e territórios informacionais. In Fernanda Bruno, Marta Kanashiro, Rodrigo Firmino(org.). **Vigilância e visibilidade: espaço tecnologia e identificação**. Porto Alegre: Sulina, 2010. p.61-93.

LÉVY, Jacques. Urbanité. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (org.). Dictionnaire de la **géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p. 1033-1036.

MACEDO, Silvio Soares; QUEIROGA, Eugenio Fernandes; CAMPOS, Ana Cecília de Arruda; CUSTODIO, Vanderli (org.). **Quadro geral da forma e do sistema de espaços livres das cidades brasileiras**. São Paulo: FAUUSP, 2018. p. 24.

MEZZADRA, Sandro; NEILSON, Brett. **The politics of operations: excavating contemporary capitalism**. Durham; London: Duke University Press, 2019. ISBN 9781478001751.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Projeto História, São Paulo, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1979.

SOUZA, João Paulo de; BESSA, José Ribamar; SILVA, Ana Cristina da. **Plataformas digitais, logística e a reorganização do espaço urbano no Brasil: uma análise a partir do e-commerce**. Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT), Coimbra, n. 29, p. 289-316, jan./jun. 2023. Disponível em: https://www.google.com/search?q=https://doi.org/10.14195/1647-7723_29_16. Acesso em: 10 out. 2025.



PENSAR FORA DO EIXO

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no Estado de São Paulo. *In: Geocrit - IX Encontro Internacional de Geografia Crítica*, 2007, Porto Alegre. Anais do IX Geocrit. Porto Alegre : UFRGS, 2007. v. 1. p. 1-15.

TOZI, Fábio. Digitalização do espaço e uso algorítmico do território. *In: ARROYO, Mónica; SILVA, Adriana M. Bernardes (org.). Instabilidade dos territórios: por uma leitura crítica da conjuntura a partir de Milton Santos*. São Paulo: FFLCH/USP, 2022. p. 265-276.

VENCESLAU, Igor. Reflexões sobre o comércio eletrônico como atualização técnica do comércio no atual período técnico-científico-informacional no Brasil. *XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana-XVI SIMPURB*, p. 1273-1292, 2019.

VENCESLAU, Igor. Psicosfera e técnica digital. *Boletim Campineiro de Geografia*, [S. l.], v. 13, n. 2, p. 197-214, 2024. DOI: 10.54446/bcg.v13i2.3241. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-campineiro/article/view/3241>. Acesso em: 28 fev. 2026.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 1998. p. 311-327.