

Capitalismo de plataformas e expansão dos atacarejos na Cidade-região de Porto Alegre, Brasil

Paulo Roberto Rodrigues Soares 

Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil
paula.soares@ufrgs.br

Gabriel Corrêa 

Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil
gcorrea.ufrgs@gmail.com

RESUMO

O objetivo da pesquisa é analisar as transformações e as repercussões socioeconômicas e socioespaciais decorrentes da expansão dos atacados de autosserviço (atacarejos) na cidade-região de Porto Alegre (RS, Brasil). Investigamos a transição do regime de acumulação pós-fordista, rumo a um “capitalismo de plataformas”, e as interações entre estes “objetos geográficos” e suas dinâmicas correlatas — notadamente, as reestruturações produtiva e logística, associadas às crescentes financeirização, flexibilização e plataformização dos mercados de trabalho e de consumo na cidade-região. Teoricamente, inserimo-nos no debate e nas pesquisas acerca das reestruturações econômica e metropolitana e da configuração de novas lógicas socioespaciais. Metodologicamente, utilizamos dados socioeconômicos e mapeamos as unidades das principais redes de distribuição nacionais e internacionais e seus respectivos centros logísticos na área de estudo. Concluímos com considerações sobre o papel dos atacarejos na metamorfose metropolitana que envolve a cidade-região de Porto Alegre, inserida cada vez mais em fluxos e em redes globais de circulação de mercadorias, de capitais e de informações.

PALAVRAS-CHAVE: capitalismo de plataformas, atacarejos, reestruturação metropolitana.

INTRODUÇÃO

No âmbito da produção, as reestruturações inauguradas no último terço do século XX e aprofundadas ao longo do século XXI produziram o reescalonamento dos processos produtivos e, por conseguinte, do fenômeno urbano. Novos espaços de produção e de consumo foram estimulados, a partir do reposicionamento das atividades econômicas. Nesse contexto, a crescente articulação entre territórios intensificou de forma exponencial os processos circulatórios, ampliando os fluxos de insumos, de mercadorias, de pessoas, de capitais e de informações. Como resultado, estruturam-se novas morfologias urbanas, a partir da articulação de densas redes de objetos técnicos, que sustentam o deslocamento e a transmissão de elementos materiais e imateriais.

No entremeio destas transformações, podemos identificar dois processos centrais no movimento atual de acumulação de capitais: a generalizada incorporação de tecnologias da informação e da comunicação nas atividades econômicas (Antunes, 2023); e a emergência de um “imperativo logístico”, que se estabelece de forma hegemônica no período atual e que produz múltiplas implicações. Entre elas estão os expedientes de renovação das bases técnicas, a redefinição da competitividade, com base na eficiência circulatória, e a proliferação de grandes estruturas logísticas pelos espaços urbanos.

Simultaneamente, o varejo alimentar tem experimentado mudanças significativas, em contextos de precarização do trabalho e de elevados níveis de endividamento (CNC, 2026). Com isso, o atacado de autosserviço se consolidou como principal canal de abastecimento no país e, mais recentemente, tem apresentado um intenso processo de expansão do seu número de estabelecimentos. As estratégias operacionais e espaciais do formato têm se articulado ao regime de “plataformização” vigente de forma cada vez mais estreita, incorporando técnicas de extração e manipulação de dados e de integração logística, dimensões que merecem uma apreciação, para compreensão de seus rebatimentos socioespaciais.

Diante disso, o objetivo deste trabalho é o de discutir a expansão dos atacados de autosserviço na Cidade-região de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul, evidenciando suas articulações com o capitalismo de plataformas e com uma atuação orientada à racionalidade logística, buscando compreender de que maneira estes imbricamentos incidem sobre o processo de metropolização do espaço.

Partimos de uma apreciação conceitual sobre o domínio das plataformas digitais na economia, a partir de sua atuação como mediadoras das rela-

ções socioeconômicas no período atual. Em seguida, empreendemos uma análise sobre o surgimento de uma “racionalidade logística”, com ênfases em sua dimensão epistemológica e em seus rebatimentos materiais. À sequência, examinamos o processo de metropolização do espaço, sua coesão interna e a conformação de seus limites espaciais, a partir da generalização das condições gerais de produção, sobretudo aquelas que dizem respeito aos processos circulatórios. Por fim, evidenciamos a expansão dos atacados de autosserviço, analisando os principais agentes e as suas práticas socioespaciais, atreladas às reconfigurações dos sistemas logísticos em curso, na Cidade-região de Porto Alegre.

O CAPITALISMO DE PLATAFORMAS

Vivemos, hoje, “[...] em uma sociedade em que o capitalismo se faz pela simbiose do regime das finanças com o regime das plataformas digitais” (Ghiraldelli, 2025, p. 13). Esta é uma das consequências da reestruturação econômica global no pós-pandemia da Covid-19 (2020-22), a qual acelerou tendências que já vinham se configurando no capitalismo mundial. A financeirização e a “plataformização” do capitalismo, ou seja, o desenvolvimento de uma economia de serviços vinculada à produção e manipulação de dados, por meio do uso de *Internet* e de ferramentas avançadas de computação, como algoritmos e Inteligência Artificial (IA). O capitalismo de plataformas (Srnicek, 2018) aponta para os domínios econômicos das plataformas digitais e das corporações tecnológicas que as controlam (as “*big techs*”), seja no controle dos processos de produção e de trabalho, seja na distribuição e no consumo de mercadorias, seja na prestação de serviços, entre outras aplicações (poderíamos incluir a “plataformização” das cidades). Assim, a “digitalização” está afetando todas as esferas da sociedade: a econômica; a política; a cultural; a social; e, por conseguinte, a espacial (Castells, 2024).

Articulando capitalismo de plataformas e financeirização, diversos estudos analisam o comércio, a logística e as grandes superfícies comerciais nos espaços metropolitanos. Com a crescente relevância do consumo (via crédito) e do comércio digital na economia, bem como com a dispersão dos espaços urbanos, as plataformas logísticas ganham importância inédita nos processos de acumulação e de reestruturação, desempenhando a função de facilitadoras da aceleração do ciclo do capital. Tais desenvolvem, nas principais regiões metropolitanas, grandes complexos logísticos, que atendem a gigantes transnacionais do comércio digital. Sua localização nos principais ei-

xos de circulação metropolitanos vêm alterando estes espaços, assim como impactando a própria estrutura socioeconômica metropolitana, aprofundando os processos de desindustrialização e de terciarização (Frago Clols, 2015).

Diferentes autores, entre eles Nick Srnicek (2018), Cédric Durand (2021) e Yanis Varoufakis (2024), abordam as transformações do capitalismo contemporâneo como a emergência de um novo modo de produção, chamado “capitalismo de plataformas”, sendo que os dois últimos consideram que este novo modo de produção transcende o capitalismo, adotando o conceito de “tecnofeudalismo”. Srnicek define a “Economia Digital” como aquela em que as empresas dependem cada vez mais das tecnologias da informação, da coleta de dados e da *Internet* para seus modelos de negócios. Essa abarca os setores tradicionais — manufatura, serviços, transportes, mineração e telecomunicações — e vem se tornando essencial a toda a economia, convertendo-se em seu setor mais dinâmico e inovador, influenciando, inclusive, as finanças (Srnicek, 2018, p. 12).

Varoufakis (2024, p. 45) aponta, nesse caminho, que “[...] a humanidade agora está sendo tomada por uma forma de feudalismo tecnologicamente avançada”, no qual os mercados foram substituídos por plataformas de comércio digital, que parecem mercados, mas que poderiam ser melhor entendidas como “feudos”. Utilizando-se de algoritmos, as plataformas de comércio direcionam os comportamentos de compradores e de vendedores, concentrando o poder nas corporações que as comandam. O que é aparentemente descentralizado, constitui-se na verdade um “mercado” altamente controlado e centralizado, em que o lucro foi substituído pela renda cobrada dos vendedores (os capitalistas tradicionais), pelas corporações (*big techs*), pelo acesso aos clientes (compradores), alocados no interior das plataformas.

Venceslau (2025) ao analisar a digitalização do território brasileiro, aponta que tanto os varejistas, como as grandes corporações do varejo *online* não possuem todo o controle das operações do comércio digital. Os primeiros, geralmente integrados a um *marketplace* não controlam nem mesmo a precificação; as grandes corporações “não operam os mecanismos sofisticados para a efetivação das transações”. Assim, “a gestão e o controle das informações repousam sobre (...) empresas de serviços avançados em grande parte desconhecidas dos consumidores finais” (2025, p. 4).

Nesse sentido, Manuel Castells (2024) coloca que estas transformações constituem movimentos da chamada Sociedade Digital. Para ele, nessa fase, instaura-se uma economia, cuja produtividade é dependente sobre-

tudo do conhecimento, da informação e da comunicação (Castells, 2024, p. 233), que abarca as finanças, o trabalho, o consumo e a própria educação (com novas formas de aprendizagem e, por conseguinte, de formação da força de trabalho).

O SURGIMENTO DE UM “IMPERATIVO LOGÍSTICO”

Mais recentemente, temos visto o peso ampliado que a circulação assume, ao longo do processo de produção capitalista. Tal aspecto se torna ainda mais evidente, quando verificamos o expressivo número de trabalhos (Arbolleda, 2020; Cuppini, 2018, 2022; Diniz e Gonçalves, 2022; Fernandes, Peregalli e Canettieri, 2023; Cornacchioni e Guerreiro, 2025; Matos, 2025) que têm surgido para dar conta do que Algebaile e Oliveira (2025) caracterizaram como “[...] era da circulação”.

Para compreender a centralidade da circulação no momento atual, podemos regressar ao que a geógrafa Deborah Cowen (2014) descreveu como “revolução logística”, marco que engendrou um conjunto de mudanças fundamentais nas reconfigurações material e epistemológica dos processos circulatórios. Em primeiro lugar, a dimensão material da revolução logística significou a banalização das técnicas utilizadas na padronização do transporte intermodal, desenvolvidas durante a Segunda Guerra (paletização, conteneurização, etc.), fato que possibilitou a rearticulação da produção à escala global (Cowen, 2014; Cuppini, Fraport e Pirone, 2022). Em segundo lugar, houve a institucionalização da logística como ciência dotada de uma perspectiva sistêmica, capaz de conceber a circulação de forma integrada ao processo produtivo, com incorporação ao meio empresarial, a partir da década de 1960, demarcando a emergência de uma verdadeira “racionalidade logística”.

A revolução na logística concebeu o transporte como um elemento vital dos sistemas de produção, e não como um domínio separado ou o ato residual de distribuir mercadorias após a produção; com isso, colocou toda a organização espacial da empresa, incluindo a localização de fábricas e armazéns, em questão direta (Cowen, 2014, p. 40; tradução nossa).

A perspectiva sistêmica redefiniu as formas de compreender o espaço econômico, que passou a ser planejado através de nós territoriais, orientados à eficiência na circulação. Os iminentes incrementos dos transportes de insumos e mercadorias e da transmissão de informações, que acompanhou estas transformações, pressupuseram a modernização, igualmente robusta, da base material que servia de suporte a estes processos (Algebaile e Oliveira 2025). Para Algebaile e Oliveira (2025), a ênfase aos processos contidos na

reestruturação produtiva se sobrepôs às expressivas transformações que se articulavam no âmbito dos sistemas circulatórios (Algebaile e Oliveira, 2025, p. 7). Fernandes, Peregalli e Canettieri vão na mesma direção (2024):

[...] por detrás daquilo que é comumente conhecido como a “reestruturação produtiva” dos anos 1970 e o correlato surgimento de um novo padrão de acumulação “flexível” (Harvey, 2000), está um profundo câmbio na arquitetura e no esqueleto físico e infraestrutural (e cada vez mais digital) do capitalismo global, promovido pela “revolução logística” (Fernandes, Peregalli e Canettieri, 2024, p. 105).

Essa compreensão se torna ainda mais relevante no contexto da fragmentação territorial da produção. A “empresa em rede” (Castells, [1996]2002) dispersou etapas produtivas, através de diversas escalas, e se articulou a densos corredores infraestruturais (logísticos, informacionais e financeiros), que se estenderam por todo o planeta (Brenner e Schmidt, 2015).

Nesse contexto, a reforma do Estado nos anos 1990 redefiniu os papéis desempenhados pelo Estado nacional, diminuindo seu grau de intervenção e o transformando “[...] em um promotor da capacidade de competição do país em nível internacional ao invés de protetor da economia nacional contra a competição internacional” (Bresser-Pereira, 1998, p. 60). Esse movimento de recuo do Estado nacional conferiu maiores protagonismo e autonomia aos territórios, gerando novo impulso à competição (Silveira, 2020).

Com efeito, as empresas passaram a selecionar os territórios, projetando-se onde entendem encontrar maiores e melhores benefícios a suas atividades. Indicadores de segurança, de “eficiência” da máquina pública, de provimento de infraestruturas, benefícios fiscais, entre outros aspectos, tornam-se variáveis que auxiliam os estados e as cidades a alçarem ou perderem posições nos *rankings* de competitividade. A “competitividade”, palavra-chave do léxico neoliberal, ressalta principalmente a oferta de condições essenciais à acumulação capitalista, inscrita no território sob a forma de sistemas infraestruturais, que aparecem como “[...] condições gerais de[a] produção” (Lencioni, 2007) capitalista, e é para renovação e ampliação destas redes técnicas que o Estado tem destinado grande parte dos investimentos, ao longo das últimas décadas (Algebaile e Oliveira, 2025).

Efetivamente, a renovação progressiva da base infraestrutural tem conferido condições para a consolidação da logística como instância privilegiada no capitalismo contemporâneo, na medida em que possibilita contrabalançar a queda tendencial das taxas de lucro com a aceleração do ciclo de rotação do capital (Peregalli e Porto-Gonçalves, 2021, p. 147). Com isso, os processos circulatórios têm sua centralidade ampliada no processo de valorização do capital.

A “racionalidade logística”, que emerge como um “regime de práticas” (Peregalli e Porto-Gonçalves, 2021, p. 136) cada vez mais hegemônico entre os mais diversos atores (Fernandes, Peregalli e Canettieri, 2024, p. 103), constitui um princípio estruturante do capitalismo contemporâneo, capaz de reorganizar a produção, o espaço e o trabalho segundo os imperativos da circulação.

A METAMORFOSE METROPOLITANA E A SUA ESTRUTURA TÉCNICA

Nas últimas três décadas, a literatura tem convergido para a compreensão de que o processo de urbanização atravessa uma profunda ruptura. A urbanização de caráter regional (Soja, 2013; Lencioni, 2020), que vem sendo observada e discutida, expressa, em linhas gerais, um fenômeno de extensão espacial das relações socioeconômicas tipicamente metropolitanas, que se encontravam limitadas aos grandes centros urbanos. Essa nova morfologia emerge na forma de manchas urbanizadas, conectadas por densos corredores infraestruturais, produzindo um sistema policêntrico e não necessariamente contíguo, que incorpora metrópoles e suas regiões metropolitanas, aglomerações produtivas, espaços rurais e cidades médias e pequenas.

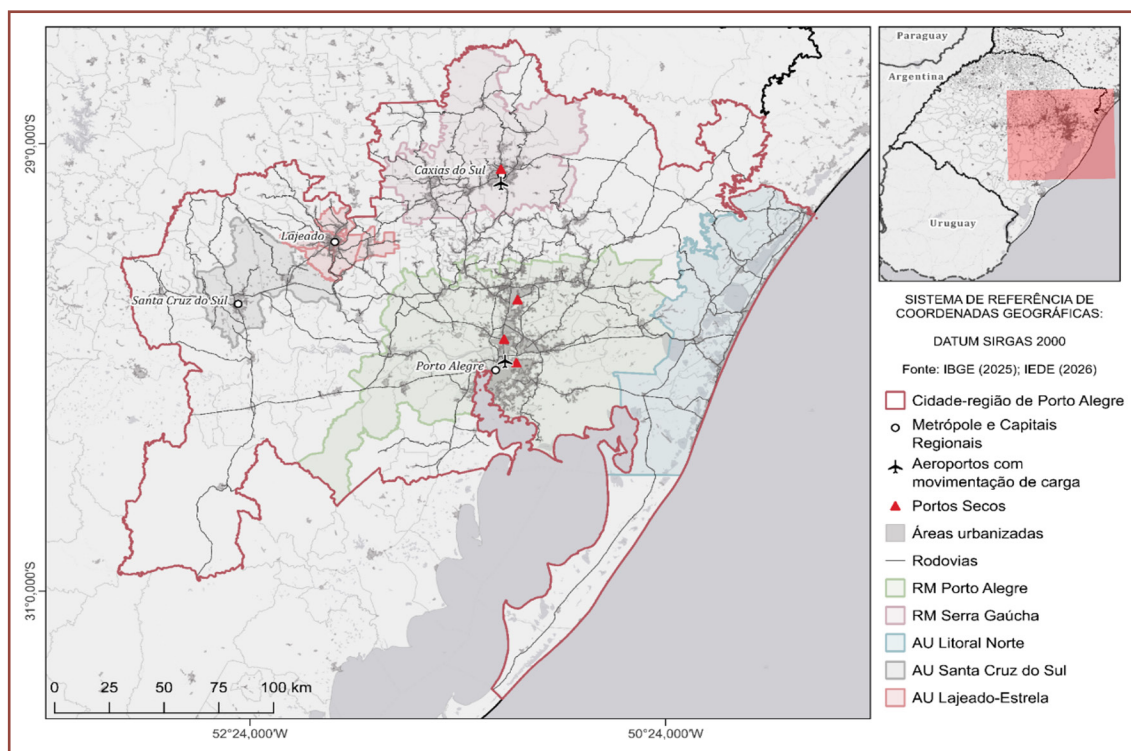
A extensão da metropolização pode ser compreendida como resultado de dois processos relacionados diretamente à produção: i) desintegração vertical de empresas; e ii) criação de condições gerais de produção (Lencioni, 2017, p. 184-185).

Quanto ao aspecto das condições gerais de produção, essas descrevem as diversas circunstâncias que viabilizam a operação de um conjunto de empresas (Lencioni, 2007). Tais podem estar relacionadas a processos produtivos de formas direta, como nos casos das linhas de transmissão de energia, das vias de circulações material e imaterial, das agências bancárias, etc., e indireta, servindo à reprodução da força de trabalho, como escolas, universidades, centros de saúde, etc. No contexto de “generalização” destas condições, termos como “desconcentração” e “dispersão” passaram a caracterizar os movimentos das indústrias e do comércio, rumo a localizações perimetropolitanas e, posteriormente, “extrametropolitanas” (Soares, 2018, p. 18). Contudo, como indica Lencioni (2017), “[...] o elemento integrador da dispersão territorial” se encontra especificamente na “[...] gestão do capital, ou seja, na direção e controle do capital” (Lencioni, 2017, p. 84) e se apresenta de maneira mais espessa em núcleos metropolitanos.

A despeito dos espaços relegados pelas saídas de plantas industriais, dos expedientes renovados de gentrificação e do crescimento de periferias, a

“pós-metrópole” (Soja, 2000) se reposiciona, do ponto de vista funcional, como núcleo de comando e de gestão do capital. A centralidade das metrópoles contemporâneas se manifesta pela densidade de serviços que ofertam, especialmente aqueles pertencentes ao setor “quaternário”. É crescente o número de escritórios dedicados a empresas de tecnologias da informação (TI), de serviços financeiros e jurídicos, bem como de processos relacionados à pesquisa e desenvolvimento. A centralidade das metrópoles também se expressa pela presença de macrossistemas técnicos específicos, tais como aeroportos e portos secos, assim como vias com maior densidade de intervenções voltadas a assegurar a fluidez, localizados predominantemente nas metrópoles e em seu entorno imediato.

Figura 1 – A Cidade-região de Porto Alegre



Fonte: elaborado pelos autores, a partir de IBGE (2018).

Posto isso, temos que a autonomia espacial das atividades econômicas não é ilimitada, uma vez que encontra fronteiras nas condições técnicas dos territórios, que são desiguais. A maior densidade destas condições na chamada “Cidade-região de Porto Alegre” arrefece as distâncias efetivas e opera como fator de “compressão espaço-temporal” (Harvey, 1992, p. 219), redefinindo as proximidades e, conseqüentemente, as hierarquias, dos pontos de vista intra e extrarregional, permitindo que aglomerações e cidades tirem proveito de suas integrações funcionais ao cotidiano da

metrópole (Soares, 2018). A Cidade-região de Porto Alegre, segundo nossa definição, congrega a Região Metropolitana de Porto Alegre, a Região Metropolitana da Serra Gaúcha, a Aglomeração Urbana do Litoral Norte (institucionalizadas) e as aglomerações urbanas de Lajeado-Estrela e Santa Cruz do Sul, além dos espaços contíguos e intersticiais entre estas concentrações urbanas (Figura 1).

A CIRCULAÇÃO DAS MERCADORIAS E A “LOGISTIFICAÇÃO” DOS TERRITÓRIOS

As restrições sanitárias impostas pela pandemia de Covid-19 aceleraram os processos de reestruturação das empresas para o comércio eletrônico como possibilidade de continuidade operacional, o que intensificou a tendência à plataformação das empresas — que já vinha se consolidando nos anos anteriores. O resultado deste movimento pode ser verificado na valorização das empresas de tecnologia e de comércio eletrônico, durante a pandemia. No Brasil, o “efeito Amazon” se estendeu às empresas nacionais, ligadas ao comércio eletrônico, como a B2W (atual Americanas *Marketplace*) e Magazine Luiza (Estadão, 2020).

Se, por um lado, o consumo realizado pelas plataformas digitais permite acelerar a circulação do capital, com vistas a maximizar a geração de valor (Frago Clols, 2020, p. 461), por outro, tal dinâmica exige o desenvolvimento de um sistema logístico altamente capilarizado, capaz de alcançar a demanda desagregada ao nível de cada domicílio. Para isso, as grandes empresas do comércio eletrônico, como a Amazon e o Mercado Livre, vêm estruturando redes complexas de distribuição e de armazenamento. Em geral, essas empresas contam com grandes centros de distribuição e *fulfillment*: galpões especializados, que ocupam grandes extensões horizontais, geridos pelas próprias empresas, responsáveis pelo processamento dos pedidos próprios e de seus parceiros do *marketplace* (os chamados “*sellers*”), desde o recebimento à separação e despacho às bases de última milha.

A chamada “logística de última milha” designa a etapa mais desafiadora do processo circulatório, por concentrar os maiores gargalos de ineficiência da cadeia logística, sobretudo em mercados emergentes (Janjevic e Winkenbach, 2020). Para se manter competitivas, as maiores empresas do setor têm desenvolvido estratégias diversas para as operações de última milha. Empresas como a Amazon e o Mercado Livre atuam em associação com uma gama de prestadores de serviços logísticos, para as quais terceirizam parte das

entregas urbanas, embora venha crescendo a fração do processo logístico internalizado pelas empresas (Matos, 2025).

Em 2024, a Amazon lançou o *Amazon Hub*, programa que permite que pequenos negócios armazenem entregas e pacotes em seus estabelecimentos, para serem retirados por compradores ou para a realização de entregas, semelhante ao programa “Agências Mercado Livre”, da empresa argentina (Amazon, 2025; Mercado Livre, 2025). Por meio destas associações, o comércio eletrônico pode usufruir da localização de pequenos negócios como estações de entrega, inclusive em áreas em que o preço da terra é elevado, ampliando progressivamente sua cobertura territorial com entregas rápidas, ao passo que prescinde do ônus de manter estruturas físicas próprias para operações em tal escala.

A computação em nuvem fornecida pela Amazon a estabelecimentos privados e públicos de Baltimore (Altenried, 2022, p. 161), os *lockers* distribuídos pelas cidades de “mercados consolidados” (Janjevic e Winkenbach, 2020, p. 175), a multiplicação de galpões e de “bases” de última milha (Yassu, 2021; Diniz e Gonçalves, 2022; Matos, 2025) e o trânsito frenético de veículos utilitários em cidades de todo o mundo são exemplos da integração funcional destas plataformas ao tecido urbano das cidades, que vai sendo paulatinamente compatibilizado com as atividades exercidas pelas plataformas.

No Brasil, o crescimento dos atacados de autosserviço tem sido associado ao contexto de desaceleração econômica observado a partir de meados de 2014-15, período marcado principalmente pela alta do desemprego e pela estagnação da renda, fatores que impeliram as famílias a modificar seus hábitos de consumo. Como resultado deste cenário, verificou-se um recuo de 14,1% na segurança alimentar em domicílios particulares brasileiros, em 2017-2018, em comparação a 2009, acompanhado por uma redução na frequência de consumo de determinados produtos básicos e por substituições de outros (IBGE, 2020). Atualmente, o “atacarejo” está consolidado como o maior formato do varejo alimentar, com penetração em 76% dos lares brasileiros e com participação de 52% no volume de vendas do setor (ABAAS, 2026, p. 32) — desempenho associado sobretudo à oferta de preços mais competitivos, em relação aos praticados por estabelecimentos de outros formatos.

A oferta de preços competitivos nos atacarejos decorre de fatores, relacionados tanto às eficiências estrutural e funcional dos estabelecimentos (que tem sido destacada em alguns trabalhos recentes, como os de Costa e Ribeiro

(2022), de Souza e Ribeiro (2022) e de Silva e Bezerra (2025), quanto à eficiência operacional do formato, sobre a qual podemos traçar algumas considerações.

Ainda pouco explorada nas análises, a logística desempenha papel central no funcionamento do atacarejo e vem sendo significativamente ampliada no contexto de plataformização dos negócios. Para além das parcerias firmadas entre as maiores redes de atacarejo e os principais aplicativos de *delivery* do país (*Ifood* e *Rappi*), podemos verificar um movimento consistente de investimentos em infraestrutura digital e em sistemas de gestão orientados por dados. A difusão dos “clubes” — programas de fidelidade por aplicativos — expressa a inserção deste segmento comercial na “economia digital”. Por meio destes aplicativos, os consumidores podem acessar promoções e benefícios, mediante a identificação por Cadastro de Pessoa Física, tanto em compras em lojas físicas quanto nas on-line. Com efeito, os dados de cada compra são extraídos, armazenados e manipulados por sistemas de IA, produzindo uma segmentação de perfis de consumo e possibilitando a oferta de promoções personalizadas (ABAAS, 2025a, p. 38), de modo que as práticas de consumo passam a ser integradas por expedientes de vigilância, em conformidade com o atual período de “hegemonia informacional-digital” (Antunes, 2020).

Simultaneamente, as redes de atacarejo têm ampliado suas operações voltadas especialmente ao segmento *Business to Business* (B2B), por meio do desenvolvimento de plataformas próprias, possibilitando a realização de pedidos on-line, com diferentes opções de retirada ou entrega. Além de evidenciar a integração do atacarejo aos paradigmas do período atual, esse movimento aponta para uma progressiva complexificação das operações logísticas, na medida em que o setor passa a incorporar funcionalidades típicas de plataformas.

Nesse sentido, a recente parceria firmada entre o Assaí (segunda maior rede de atacarejos do país) e o Mercado Livre parece particularmente emblemática. Operando no modelo *fulfillment*, no qual as mercadorias do Assaí são armazenadas e processadas diretamente nos centros de distribuição do Mercado Livre (Assaí Atacadista, 2026), essa articulação é representativa do aprofundamento das relações entre as redes de atacarejo e o comércio digital e da centralidade dos processos de circulação de mercadorias, expressando um movimento que desloca parte das operações logísticas para as estruturas especializadas da plataforma.

Com efeito, o crescimento exponencial do número de estabelecimentos observado nos últimos anos, associado à incorporação de estratégias de

comercialização digital, tende a reforçar a centralização das operações logísticas em grandes centros de distribuição. O compartilhamento destas estruturas, pelos agentes do varejo e do comércio eletrônico, evidencia uma convergência operacional, em torno destes objetos técnicos orientados à circulação. Em síntese, essas transformações podem ser interpretadas como uma expressão do momento atual, marcado pela progressiva incorporação dos mais diversos âmbitos da vida cotidiana aos circuitos platformizados e pela (praticamente) indissociável busca por estreitamentos de tempos e de distâncias.

OS ATACAREJOS NA CIDADE-REGIÃO DE PORTO ALEGRE

Nessa pesquisa, consideramos as sete maiores redes de atacarejo presentes na Cidade-região de Porto Alegre, em razão de sua relevância e de cobrirem grande parcela de atuação do setor no recorte temporal compreendido entre 2006 e 2025, sintetizando as principais tendências de organização e de expansão (Tabela 1). Ao longo da última década, o atacado de autosserviço apresentou um intenso processo de expansão. Em 2017, foram inauguradas 145 lojas no Brasil, o que representa um acréscimo de 110 lojas (314%), em relação ao ano anterior (ABAAS, 2023), inaugurando o processo de expansão, em nível nacional. No entanto, esse movimento se concentrou predominantemente na Região Sudeste, em decorrência do acirramento da competição entre Carrefour e Pão de Açúcar, os dois principais grupos do setor. Na Tabela 1 apresentamos os dados destas redes com suas origens, posição no ranking nacional, o número de lojas e o faturamento.

Tabela 1 – As sete maiores redes presentes na Cidade-região de Porto Alegre

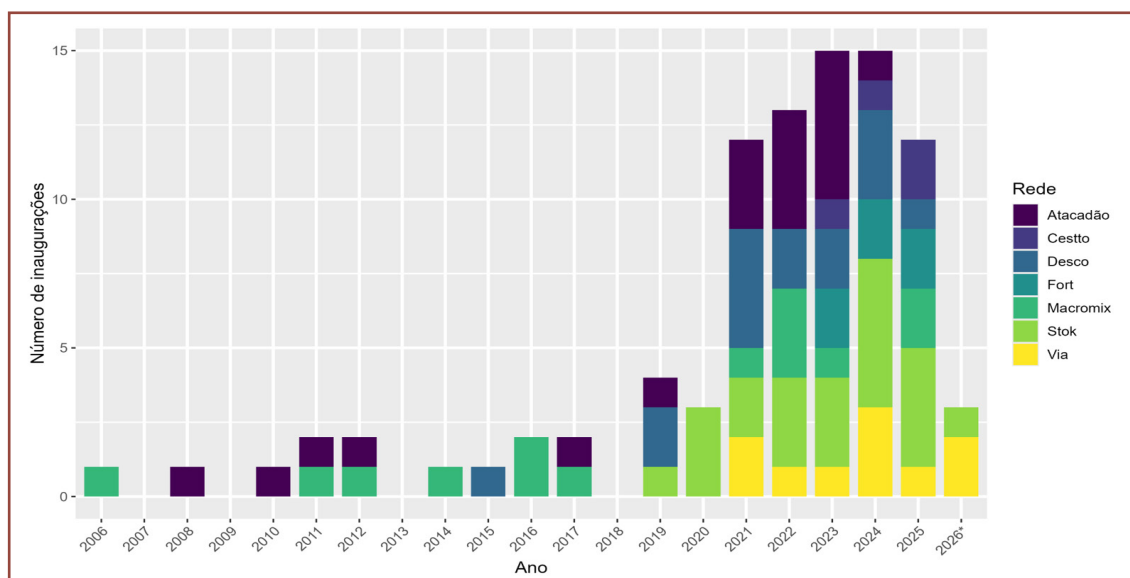
Grupo	Origem	Posição (2026)	Rede	Número de lojas*	Faturamento (R\$ 1.000)**
Carrefour	França	1	Atacadão	19	120.594.000
Pereira	SC	7	Fort Atacadista	6	15.326.536
Companhia Zaffari	RS	15	Cestto atacadista	4	8.410.000
Comercial Zaffari	RS	19	Stok Center	22	5.752.584
Unidasul	RS	37	Macromix	14	2.927.108
Passarela	SC	38	Via Atacadista	10	2.639.797
Imec	RS	56	Desco Atacado	15	1.895.015341

* Número de lojas na Cidade-região de Porto Alegre, até abril de 2026. ** O faturamento considera todos os formatos de atuação do grupo.

Fonte: elaborado pelos autores, a partir de ABRAS (2026).

Com relação à Cidade-região de Porto Alegre, podemos verificar uma dinâmica distinta: até o final de 2010, o crescimento do número de lojas se manteve quase nulo, com aberturas esporádicas poucas unidades; a partir de 2019, verifica-se uma inflexão neste padrão, delineando um ritmo acelerado de expansão, que ganha maior intensidade a partir de 2021, apontando para uma consolidação do formato e inaugurando uma nova fase do setor no estado do Rio Grande do Sul (Figura 2).

Figura 2 – Número de inaugurações anuais na Cidade-região de Porto Alegre*



* Número de lojas na Cidade-região de Porto Alegre, até abril de 2026.

Fonte: elaborado pelos autores, a partir de jornais locais e sites das empresas.

Entre os principais vetores desta expansão, observada a partir de 2021, poderíamos citar o ritmo acelerado de abertura de lojas, pelas redes locais, principalmente a Stok Center — a maior empresa gaúcha do segmento — cuja trajetória de crescimento no número de lojas perdura até o momento atual — e a Desco — ao longo dos primeiros anos de expansão.

Por outro lado, o ano de 2021 marcou a entrada da primeira rede catariense na Cidade-região de Porto Alegre, a Via Atacadista, além de movimentos importantes, por parte das redes internacionalizadas.

O acirramento da concorrência em âmbito nacional gerou um aumento nos números de fusões e de aquisições, pautado principalmente pelo capital internacional. Em 2020, o Carrefour adquiriu parte das operações da rede holandesa Makro e, em 2021, incorporou o Grupo BIG — então, o terceiro maior varejista do país, detentor de bandeiras, como Sam's Club, Nacional, Maxxi Atacado e BIG. Como resultado, os anos de 2021 a 2023 foram marcados pela conversão de unidades destas redes para a bandeira

Atacadão, contribuindo para a expansão e a capilarização territoriais do grupo Carrefour.

Em síntese, a totalidade do processo de expansão recente dos atacarejos na Cidade-região de Porto Alegre é resultado da combinação entre um ritmo acelerado de abertura de novas unidades, por parte de redes locais, a chegada de redes de atuação regional e a expressão de processos mais amplos, relacionados à atuação de redes internacionalizadas.

DINÂMICA ESPACIAL DOS ATACAREJOS NA CIDADE-REGIÃO DE PORTO ALEGRE

O processo de metropolização do espaço implica a constante reconfiguração de uma diversidade de processos socioespaciais (de ordens demográfica, institucional, econômica, etc.), que, ao se alterarem, influem diretamente nas funções exercidas pelas cidades, dentro da rede urbana, e consequentemente reorganizam as hierarquias regionais. Entre os fatores de reconfiguração funcional destes espaços, podemos citar a decadência e a constituição de novas (ou renovadas) atividades produtivas (Lencioni, 2017; Soares, Freitas e Ugalde, 2023). No contexto da Cidade-região de Porto Alegre, é relevante direcionar nossa análise às “aglomerações urbano-industriais”, definidas como:

[...] concentrações urbanas de porte médio e de caráter intermediário na hierarquia urbana, que reforçam sua posição como centros industriais e de serviços, especialmente se albergam “sistemas locais de produção”, ou concentrações industriais ligadas a “cadeias globais de produção” (Soares, 2018, p. 24).

O processo de urbanização, associado à constituição destas aglomerações, que se (re)industrializam “[...] com base em um paradigma industrial pós-fordista” (Soares, 2018, p. 24), tem renovado sua posição na rede urbana. Referimos, aqui, notadamente, as aglomerações urbanas de Santa Cruz do Sul e Lajeado-Estrela e a Região Metropolitana da Serra Gaúcha. Essas aglomerações, polarizadas por cidades intermediárias da rede urbana, desempenham funções relevantes, ligadas ao setor secundário, e, mais recentemente, têm se destacado como espaços de atração de investimentos em logística (em grande medida, a partir da qualificação das principais rodovias adjacentes), em específico, porém com progressivo desenvolvimento de seus setores terciários. Como resultado, esses espaços são responsáveis por parte significativa do crescimento demográfico da Cidade-região de Porto Alegre (Tabela 2).

Tabela 2 – Dinâmicas socioespaciais da Cidade-região de Porto Alegre

	RMPA	RMSG	AU Litoral Norte	AU de Santa Cruz do Sul	AU Lajeado-Estrela	Cidade-região de Porto Alegre
Número de municípios	34	14	20	3	6	152
População total	4.018.915	804.707	360.603	228.703	199.071	6.248.344
Variação pop. (2010-2022)	-13.147	66.088	76.644	20.400	32.935	206.720
%	-0,33	8,95	26,99	9,79	19,82	3,42
Potencial de consumo (R\$ 1000)	119.969.000	25.936.000	8.076.000	5.082.000	5.169.000	175.616.000
Número de estabelecimentos de atacarejo	60	10	9	6	5	90
Participação no número de lojas	67%	11%	10%	7%	5%	100%

Fonte: elaborado pelos autores, a partir de IBGE (2022) e de SEBRAE (2020).

A pandemia de Covid-19 desencadeou uma série de novas tendências e aprofundou outras, que já estavam em curso. O “êxodo urbano”, sobretudo das classes médias, ancorado na possibilidade de teletrabalho, serviu como acelerador para a “[...] dinamização de assentamentos urbanos afastados do centro, como cidades pequenas, médias e de segunda residência” (Frago Clols, 2023, p. 461, tradução nossa). O Litoral Norte do estado do Rio Grande do Sul, caracterizado por uma ocupação predominantemente sazonal, passou a registrar um crescimento expressivo, que, ao que tudo indica, manteve-se, após o fim da pandemia.

O aumento do potencial de consumo, em decorrência dos crescimentos populacional e de poder aquisitivo, verificado nestas aglomerações as coloca como mercados relevantes para redes comerciais e de serviços, bem como reforça a sua inserção nas lógicas ampliadas de circulação e de valorização do capital, como fica evidente no trecho:

[...] a expansão geográfica abre novas fronteiras. Enquanto grandes centros urbanos já apresentam saturação, cidades menores emergem como territórios de crescimento. Esses municípios oferecem grande potencial de crescimento e capilaridade, com audiência ainda pouco explorada e forte demanda por soluções de abastecimento” (ABAAS, 2025b, p. 56).

Em síntese, as transformações mais recentes na Cidade-região de Porto Alegre têm apontado para um processo de desconcentração relativa dos estabelecimentos do atacarejo, correlacionado às reconfigurações socioespaciais experimentadas neste espaço. Na Região Metropolitana de Porto

Alegre, o decréscimo populacional se concentrou no núcleo metropolitano, sobretudo, pois a cidade de Porto Alegre registrou uma variação de -76.506 habitantes no último Censo Demográfico (IBGE, 2022). Em alguma medida, o entorno imediato à capital — especialmente, Canoas (+23.830) e Cachoeirinha (+17.980) — compensou a redução populacional na Região Metropolitana¹. Ainda que a Região Metropolitana de Porto Alegre tenha diminuído seu ritmo de crescimento em sua quase totalidade, ela segue figurando como o mais importante espaço de consumo do estado, concentrando 37% da população (IBGE, 2022) e 40% do PIB gaúcho (DEE, 2026).

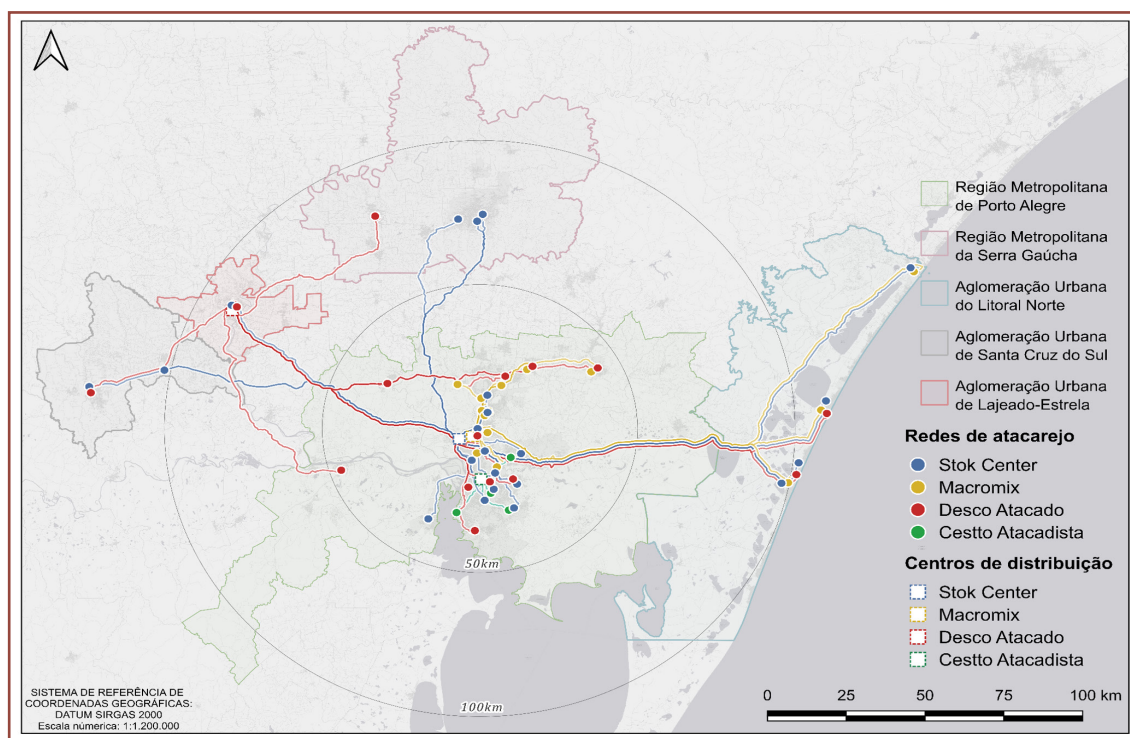
Essas transformações, na escala regional, atuam como um conjunto de processos espaciais que viabilizam localizações, realocações e permanências (Corrêa, 2007, p. 68), e têm induzido uma diversidade de estratégias de atuação entre as principais redes de atacarejo na Cidade-região de Porto Alegre. Baseado nestas distintas estratégias, podemos dividir as redes em dois grupos: redes de atuação local; e redes de atuações regional e internacional.

Em termos mais gerais, as redes locais concentram sua atuação sobretudo no eixo Novo Hamburgo-Porto Alegre. Mais recentemente, contudo, é possível verificar um movimento de desconcentração, em direção a novos espaços, com a implementação de estabelecimentos no Litoral Norte (Figura 3), região que se configurava como área de atuação exclusiva das redes locais, até o momento.

A BR-116 é o principal eixo de localização das grandes superfícies comerciais na Região Metropolitana de Porto Alegre, atuando como alicerce de um corredor com alta densidade demográfica entre os municípios de Novo Hamburgo e Porto Alegre (Soares, 2015). Fora deste corredor principal, podemos destacar a atuação da rede Macromix — uma das redes pioneiras no estado —, que se estrutura fora da capital, direcionando sua expansão para eixos regionais secundários, como as rodovias RS-239 e RS-240. A ausência desta rede em Porto Alegre — naturalmente, a cidade com maior potencial de consumo no estado — sugere uma prática espacial orientada por um posicionamento relacional à atuação de outras redes².

¹ Para aprofundar esta discussão, ver Soares e Freitas (2023).

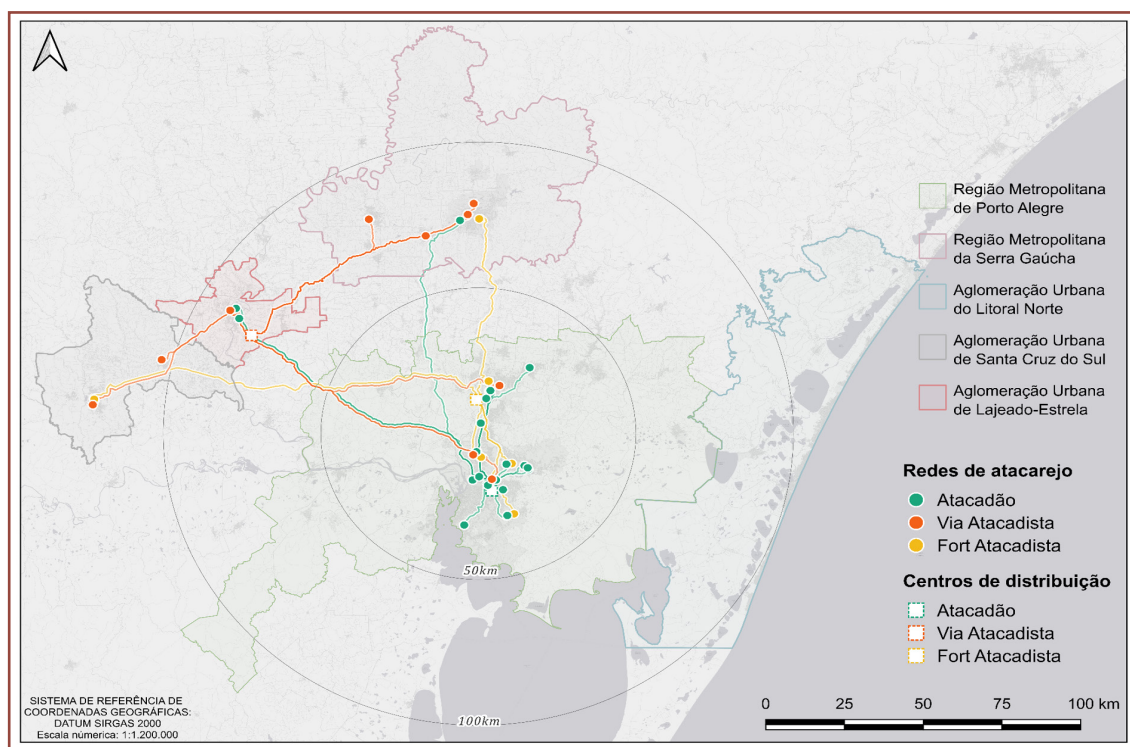
² Recentemente esta rede anunciou planos para a construção de três lojas (atacarejos) em Porto Alegre. Uma primeira em um espaço deixado pela rede Nacional (Grupo Carrefour) e outras duas em novas operações. Estas últimas localizadas mais na zona sul da capital (Fonte: Acerto de Contas, GZH, 09 jun. 2026).

Figura 3 – Arranjo espacial das redes locais na Cidade-região de Porto Alegre

Fonte: elaborado pelos autores, a partir de *sites* das redes e dos jornais locais e de SPGG (2026).

A rede Stok Center se destaca por sua capilaridade territorial, somando 22 estabelecimentos na Cidade-região de Porto Alegre — o maior número entre as redes. A atuação desta rede está disseminada por todas as aglomerações urbanas, com estratégias locais diferenciadas, a depender do porte do município de instalação. Em cidades pequenas, as unidades da Stok Center tendem a se localizar em grandes eixos viários, priorizando a sua acessibilidade aos fluxos regionais. Já em grandes centros urbanos — como os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre —, é possível verificar uma estratégia distinta, mais afeita à proximidade de áreas densamente povoadas, frequentemente associadas à presença de condomínios residenciais nas imediações de estabelecimentos.

De maneira semelhante, a rede Desco Atacado apresenta uma atuação distribuída pelas aglomerações urbanas, porém se diferencia pela busca de centros de menor hierarquia na rede urbana, que atuam como polarizadores em suas regiões imediatas — casos de Montenegro e Charqueadas, na Região Metropolitana de Porto Alegre, e de Bento Gonçalves, na Região Metropolitana da Serra Gaúcha, em que atuava de forma exclusiva até 2021, quando a rede Via Atacadista inaugurou sua unidade no município, modo de operação que sugere a busca por mercados pouco explorados por outras redes.

Figura 4 – Arranjo espacial das redes locais na Cidade-região de Porto Alegre

Fonte: elaborado pelos autores, a partir de *sites* das redes e dos jornais locais e de SPGG (2025).

Diferentemente das redes locais, as redes regionais e internacionais apresentam uma distribuição mais seletiva entre as distintas aglomerações urbanas. Destaca-se, nesse sentido, a rede Via Atacadista, com presença majoritária fora da Região Metropolitana de Porto Alegre, o que tende a mudar com os novos estabelecimentos recentemente anunciados.

A rede Atacadão, pertencente ao Grupo Carrefour, figura como a única rede de atuação internacional na Cidade-região de Porto Alegre, com presença concentrada na Região Metropolitana de Porto Alegre, em que se localizam 16 das suas 19 unidades. Parte significativa dos seus estabelecimentos está localizada em entroncamentos de importantes eixos regionais, no entanto esta configuração resulta, em grande medida, da conversão de unidades anteriormente pertencentes às redes BIG, Maxxi Atacado e Makro. Na escala intraurbana, podemos destacar a tendência da rede a assumir localizações periféricas, frequentemente situadas em divisas entre municípios, próximas de áreas de baixa renda.

De maneira geral, a distribuição de estabelecimentos na Cidade-região de Porto Alegre se concentra em extratos mais elevados da hierarquia urbana, o que pode indicar a existência de um limiar demográfico mínimo para atuação da maioria das redes e uma lógica baseada no grau de centralida-

de urbana destes extratos, como apontam Silva e Bezerra (2025, p. 9). Com efeito, as redes selecionam seus espaços de inserção nas escalas urbana, ao se instalar em municípios com determinadas funções e capacidades de polarização, e intraurbana, ao se posicionar próximas a áreas densamente povoadas ou de maior capacidade de consumo — essa condição, mais afeita a posicionamentos em avenidas de fácil acesso (Corrêa, 2007). Outra prática que pode ser identificada nos comportamentos destas redes é a de “[...] antecipação espacial [, isto é,] a antecipação à criação de oferta significativa de matéria-prima ou de mercado consumidor de dimensão igual ou superior ao limiar considerado satisfatório para uma implantação rentável” (Corrêa, 2007, p. 70, inserção nossa), expressa na implantação de unidades em bairros ou cidades com alto crescimento populacional, bem como nas adjacências de áreas, em que ocorre a proliferação de condomínios.

CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO, OS OBJETOS GEOGRÁFICOS DO CAPITALISMO DE PLATAFORMAS

O crescente avanço dos centros de distribuição (CD) e dos condomínios logísticos está diretamente ligado às dinâmicas mais amplas da globalização (Frago Clois, 2015, 2023). Na Cidade-região de Porto Alegre, esse movimento se intensifica sobretudo a partir da pandemia de Covid-19 (2019-2020), quando é possível observar uma aceleração na implantação destes objetos. Parte desta evolução pode ser apreendida, ao longo do tempo, por meio dos vínculos ativos, associados a atividades logísticas (Figura 5).

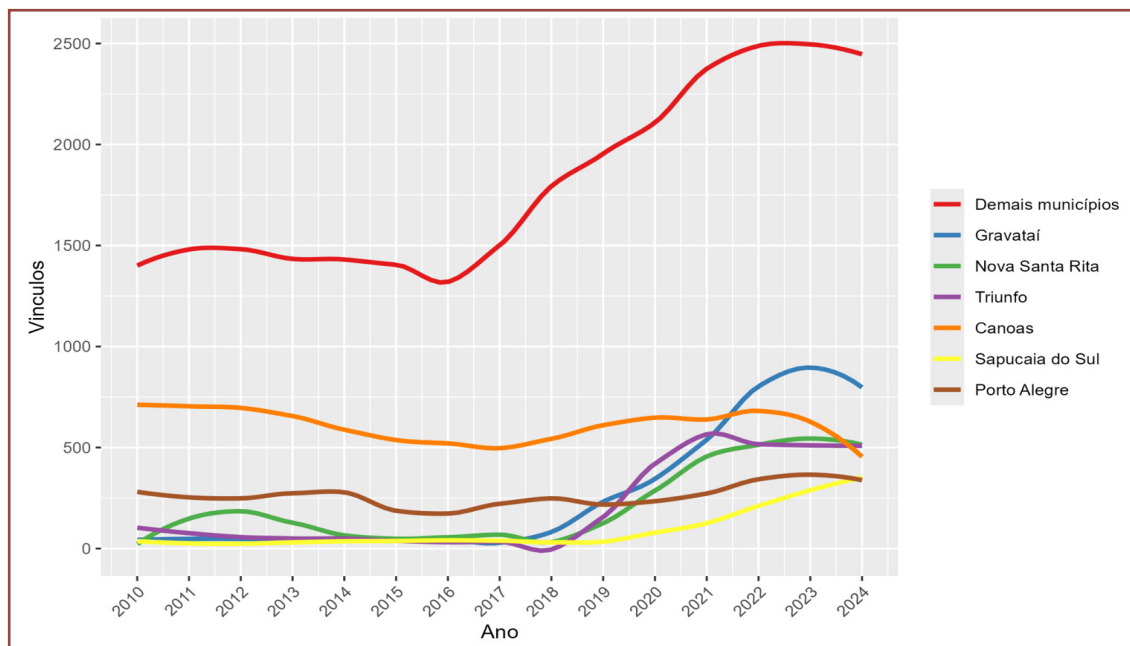
Os centros de distribuição foram assim definidos por Rodrigue, Comtois e Slack (2006):

instalação ou conjunto de instalações que realizam consolidação, armazenagem, embalagem, separação e outras funções relacionadas ao manuseio de carga. Seu principal objetivo é fornecer serviços de valor agregado à carga e são um componente fundamental da distribuição de carga. Os centros de distribuição geralmente estão localizados próximos a importantes rotas de transporte ou terminais. Eles também podem realizar atividades de manufatura leve, como montagem e etiquetagem (2006, p. 259).

Tais estruturas trouxeram mudanças importantes ao desenvolvimento do capitalismo de plataformas. Anteriormente, muitas destas instalações eram “independentes” dos condomínios logísticos, como os da AMBEV e da rede Zaffari, que possuem centros de distribuição próprios, mas, atualmente, verificamos a tendência de os CD se deslocarem para o interior dos complexos logísticos, demonstrando a opção dos grupos econômicos por ocupar

galpões ofertados pelo complexo imobiliário-financeiro-logístico, em vez de construir seus próprios CD, em busca das “vantagens de aglomeração” que os condomínios proporcionam.

Figura 5 – Vínculos do grupo Armazenamento, carga e descarga (CNAE 2.0) na Cidade-região de Porto Alegre



Fonte: elaborado pelos autores, a partir de RAIS (2026).

Em termos mais amplos, esse processo tem promovido a refuncionalização de pequenos municípios situados nas periferias metropolitanas, que, em razão de sua inserção satisfatória no tecido urbano, através de importantes eixos rodoviários, e de suas condições favoráveis (como incentivos fiscais, por exemplo), figuram como espaços privilegiados ao desenvolvimento destas atividades. Nesses espaços, produzem-se verdadeiras “cidades de galpões” (Diniz e Gonçalves, 2022), que têm sido observadas em distintos contextos internacionais (Trapero e Bertín, 2024; Garcia Júnior e Bernardini, 2025).

Podemos apresentar, como caso emblemático, o do município de Nova Santa Rita (29.024 habitantes), que abriga o maior empreendimento logístico do Rio Grande do Sul — o Parque Logístico 3SB, com mais de 205 mil m² —, reunindo operações de empresas, como Amazon, PepsiCo, Magazine Luiza e Stok Center (3SB, 2026). A cidade também possui operações do Mercado Livre, além de ter feito um anúncio recente da instalação de operações da asiática Shopee (G1, 2026).

Há pouco tempo, o setor logístico tem passado por uma série de modificações na Cidade-região de Porto Alegre. As noções de sítio e de posição,

formuladas por Dolfuss (1973), podem nos ajudar a compreender as reestruturações em curso: enquanto o sítio corresponde ao embasamento territorial, a posição diz respeito às relações espaciais entre elementos (Dolfuss, 1973, p. 18). No caso dos centros de distribuição na Cidade-região de Porto Alegre, a posição é, em um primeiro momento, decisiva, orientando a localização dos empreendimentos.

Contudo, o evento climático extremo que atingiu o Rio Grande do Sul em maio de 2024, afetando cerca de um milhão de pessoas, “renovou” a percepção acerca das condições dos sítios de implantação dos empreendimentos. Diversas operações logísticas foram atingidas, interrompendo a ação de inúmeros agentes e evidenciando a vulnerabilidade de áreas então valorizadas por suas posições favoráveis.

Com isso, tem sido possível observar movimentos de adequação (transformações das condições dos “sítios”) das operações logísticas nas áreas atingidas: o novo condomínio logístico da Barzel Properties está sendo erigido em Nova Santa Rita, em um patamar superior ao da rodovia que o circunda (Jornal do Comércio, 2024a), por exemplo, e a Amazon elevou os geradores de suas plantas operacionais e instalou barreiras contra inundações, como medidas preventivas (GZH, 2024).

Outro movimento observado é o de redirecionamento locacional de novos empreendimentos, que privilegiaram municípios menos impactados pelas inundações, como fica evidente na fala do diretor do 3SB, ao anunciar a expansão do parque logístico no município de Gravataí: “Durante as cheias, por exemplo, a região de Gravataí foi a menos atingida no que diz respeito às atividades de logística [...]” (Jornal do Comércio, 2024b). Outro exemplo recente é o da construção do Condomínio Logístico ElloSul (empreendimento da rede de lojas Lebes), às margens da BR-116, em Guaíba (RMPA), em uma área não atingida diretamente pela inundação de 2024.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse artigo, buscamos evidenciar que, no período atual, regido pelos imperativos da circulação e da fluidez, a proliferação de objetos técnicos no espaço urbano produz um tecido “logístico”, que progressivamente tem transformado as próprias cidades em sistemas logísticos (Cuppini, 2018). Com efeito, essa base estrutural passa a ser apropriada por diferentes agentes econômicos, que incorporam as lógicas hegemônicas em suas estratégias de atuação.

A expansão e a renovação dos sistemas técnicos voltados à circulação têm produzido efeitos diretos sobre a organização espacial e sobre a extensão do fenômeno metropolitano. Novos espaços são dinamizados pela realocação de atividades produtivas, ao passo que espaços anteriormente marcados pela “permanência” são refuncionalizados, segundo os ditames globais. As proliferações de centros de distribuição e de condomínios logísticos — frequentemente constituídos como objetos financeiros —, sobretudo em centros urbanos periféricos da metrópole, expressa a atuação de racionalidades exógenas, verticais, que incidem sobre os territórios e que os desorganizam, do ponto de vista local, e os reorganizam, do ponto de vista do capital (Santos, [1996]2002). De forma semelhante, a desconcentração relativa dos estabelecimentos de atacarejo, em direção a novas aglomerações, tem induzido a reconfiguração de dinâmicas locais, evidenciada pelo surgimento de novas bandeiras de atacarejos, oriundas de centros regionais, que aderem ao formato como estratégia de inserção competitiva, frente aos grandes grupos estabelecidos.

Optamos por lidar com duas tipologias de empreendimento ou objetos geográficos: os atacados de autosserviço; e os centros e condomínios logísticos, que compartilham uma lógica espacial semelhante. Ambos são consumidores intensivos de terra, demandando áreas extensas e de um baixo custo, o que frequentemente os leva a ser implantados em periferias urbanas, adjacentes a áreas de baixa renda. Essa configuração indica algumas hipóteses: i) possíveis remoções de casas em áreas contíguas a condomínios, em contextos de expansão destes empreendimentos; ii) elevação de preços de imóveis; e iii) possibilidade de os atacarejos constituírem formas sutis de contenção territorial (nos termos de Haesbaert, 2014, conforme Sposito, 2025), reforçando, em alguma medida, processos de segregação espacial.

Ambas as tipologias se complementam: os centros logísticos e de distribuição concentram as mercadorias que posteriormente estarão nas prateleiras dos atacarejos. Estes distribuem tanto para a população como para os pequenos negócios que se inserem nos circuitos de produção do capitalismo de plataformas (corporações – comerciantes – consumidores). Sua localização na cidade-região constituem um exemplo de seletividade espacial, os centros urbanos mais bem posicionados na rede urbana, que possuem maior acessibilidade por parte dos centros urbanos menores e concentram o maior potencial de consumo, são aqueles que preferencialmente recebem os investimentos de novas instalações das grandes redes.

Por fim, com base no que argumentamos, ações de proliferação de atacados de autosserviço e parques logísticos verificadas no país não podem ser analisadas de forma isolada. Ao contrário, elas atravessam diferentes escalas e estão atreladas a fenômenos mais amplos e hegemônicos do capitalismo contemporâneo, marcado pela crescente articulação entre as plataformas digitais e a financeirização, apoiadas na racionalidade logística. ●

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAS. **Ranking ABRAS 2026**. 2026. Disponível em: <https://www.abras.com.br/dados-ranking-2026>. Acesso em: 29 abr. 2026.

ALGEBAIL, Eveline; OLIVEIRA, Floriano Godinho. Reestruturação produtiva e reestruturação das redes, a era da circulação: o processo de circulação do capital. **Espaço e Economia** [on-line], v. 30, 2025. <https://doi.org/10.4000/15il3>. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/31280>. Acesso em: 3 fev. 2026.

AMAZON. **Programa Amazon Hub**. 2026. Disponível em: <https://logistics.amazon.com.br/hubdelivery/marketing>. Acesso em: 23 fev. 2026.

ALTENRIED, Moritz. **The digital factory: The human labor of automation**. [S. l.]: University of Chicago Press, 2022.

ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. [S. l.]: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo. Uberização do trabalho e capitalismo de plataforma. **Análise Social**, v. 58, n. 3 (248), p. 512-532, 2023.

ARBOLEDA, Martín. **Planetary mine: Territories of extraction under late capitalism**. [S. l.]: Verso Books, 2020.

ASSAÍ ATACADISTA. **Assaí anuncia parceria com o Mercado Livre e amplia vendas em canais digitais**. São Paulo, 2026. Disponível em: <https://www.assai.com.br/imprensa/assai-anuncia-parceria-com-o-mercado-livre-e-amplia-vendas-em-canais-digitais>. Acesso em: 13 abr. 2026.

BRENNER, Neil; SCHMID, Christian. Towards a new epistemology of the urban?. **City**, v. 19, n. 2-3, p. 151-182, 2015.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. A reforma do Estado dos anos 90: lógica e mecanismos de controle. **Lua Nova – Revista de Cultura e Política**, n. 45, p. 49-95, 1998.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. Vol. 1. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

CASTELLS, Manuel. **La Sociedad Digital**. Madrid: Alianza Editorial, 2024.

CNC. **Pesquisa de endividamento e inadimplência do consumidor**. 2026. Disponível em: https://portaldocomercio.org.br/publicacoes_posts/pesquisa-de-endividamento-e-inadimplencia-do-consumidor-peic-marco-de-2026/. Acesso em: 15 abr. 2026.

CORNACCHIONI, Juliana; GUERREIRO, Isadora de Andrade. Cruzando fronteiras: uberização e logística na periferia do capitalismo. **Cadernos Metrôpole**, v. 27, n. 64, p. e6469456, 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**, v. 4, n. 6, 2007.

COWEN, Deborah. **The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade**. [S. l.]: U. of Minnesota Press, 2014.

CUPPINI, Niccolò. A cidade enquanto sistema logístico. **Lugar Comum – Estudos de Mídia, Cultura e Democracia**, n. 52, p. 299-310, 2018.

CUPPINI, Niccolò; FRAPPORTI, Mattia; PIRONE, Maurilio. When cities meet platforms: Towards a trans-urban approach. **Digital Geography and Society**, v. 3, p. 100042, 2022.

DEE. **PIB Municipal**. 2026. Disponível em: <https://dee.rs.gov.br/pib-municipal>. Acesso em: 24 abr. 2026.

DINIZ, Nelson; GONÇALVES, Pedro Paulo. As cidades dos galpões. Dinâmica e contradições da urbanização logística. **E-metropolis – Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 49, p. 6-15, 2022.

DURAND, Cédric. **El capital ficticio: cómo las finanzas se apropian de nuestro futuro**. [S. l.]: Ned Ediciones, 2018.

ESTADÃO. **As dez empresas que mais ganharam valor de mercado durante a pandemia**. 2020. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/infograficos/economia/as-dez-empresas-que-mais-ganharam-valor-de-mercado-durante-a-pandemia,1102899?srsId=AfmBOotcsZ0SPE8hZ7XON8VH8CJnXLXoUCItoRrwqBUF6S3bl1yaAjf>. Acesso em: 23 fev. 2026.

FERNANDES, Bruno Siqueira; PEREGALLI, Alessandro; CANETTIERI, Thiago. **Costurando a cidade: crise do capital, urbanização logística e entregadores de aplicativo**. **Cadernos Metrôpole**, v. 26, n. 59, p. 97-121, 2023.

FRAGO CLOLS, Lluís. Dinámicas comerciales y de consumo en la Barcelona metropolitana y regional. In: SILVEIRA, M. L.; BERTONCELLO, R.; DI NUCCI, J. **Ciudad, comercio y consumo: temas y problemas desde la Geografía**. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2020.

FRAGO CLOLS, Lluís. Logística y reestructuración metropolitana en el área de Barcelona. **Scripta Nova – Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, v. 19, 2015.

GARCIA JÚNIOR, Aldo; BERNARDINI, Sidney Piochi. Entre anéis e radiais: logística e desigualdade na Região Metropolitana de São Paulo. **Cadernos Metrópole**, v. 27, p. e6363925, 2025.

G1. **Gigante do e-commerce anuncia centro de distribuição que pode gerar 2 mil empregos no RS e transformar cidade em polo do setor**. 2026. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2026/04/02/gigante-do-e-commerce-anuncia-centro-de-distribuicao-que-pode-gerar-2-mil-empregos-no-rs-e-transformar-cidade-em-polo-do-setor.ghtml>. Acesso em: 13 abr. 2026.

GZH. **Atingido por enchente, centro logístico da Amazon no RS foi recuperado por equipe de desastres liderada por ex-veterano de guerra**. 2024. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/giane-guerra/noticia/2024/11/atingido-por-enchente-centro-logistico-da-amazon-no-rs-foi-recuperado-por-equipe-de-desastres-liderada-por-ex-veterano-de-guerra-cm3nl23kk0088015mchag5l9e.html>. Acesso em: 14 abr. 2026.

GHIRALDELLI, Paulo. **Capitalismo 4.0**. Sociedades e Subjetividades. São Paulo: CEFA Editorial, 2025.

HAESBAERT, Rogério. Contenção territorial: “campos” e novos muros. **Boletín de Estudios Geográficos**, v. 102, p. 25-45, 2014.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

IBGE. **Pesquisa de orçamentos familiares: 2017-2018: análise da segurança alimentar no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE. **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

JANJEVIC, Milena; WINKENBACH, Matthias. Characterizing urban last-mile distribution strategies in mature and emerging e-commerce markets. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 133, p. 164-196, 2020.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Novo centro logístico será acima de rodovia para evitar risco de cheias.** 2024a. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/colunas/minuto-varejo/2024/09/1173056-novo-centro-logistico-sera-acima-de-rodovia-para-evitar-risco-de-cheias.html>. Acesso em: 15 abr. 2026.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Novo centro logístico da 3SB em Gravataí inicia obras no primeiro trimestre de 2025.** 2024b. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/especiais/anuario-de-investimentos-2024/2024/12/1184207-novo-centro-logistico-da-3sb-em-gravatai-inicia-obras-no-primeiro-trimestre-de-2025.html>. Acesso em: 15 abr. 2026.

LENCIONI, Sandra. Concepções da metamorfose urbana. In: BÓGUS, Lucia; PASTERNAK, Suzana; MAGALHÃES, Luís Felipe Aires. **Metropolização, governança e direito à cidade:** dinâmicas, escalas e estratégias. São Paulo: EDUC; PIPEq, 2020.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta Nova** - Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, n. 11, p. 6, 2007.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização.** Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

LIMA, Fernanda Laize Silva de. O centro de distribuição enquanto um objeto geográfico: uma proposta de abordagem territorial. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 11, n. 2, p. 279-299, 2021.

MATOS, Diogo David. Comércio eletrônico e urbanização logística na última milha da entrega. **Cadernos Metrópole**, v. 27, n. 64, p. e6469458, 2025.

MERCADO LIVRE. **Agências Mercado Livre.** 2026. Disponível em: <https://envios.mercadolivre.com.br/agencias-mercado-livre>. Acesso em: 23 fev. 2026.

OLIVIER, Dolfuss. **A análise geográfica.** São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1973. (Coleção Saber Atual)

PEREGALLI, Alessandro; PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Para uma crítica à racionalidade logística: notas para um debate. **Terra Livre**, v. 2, n. 57, p. 131-165, 2021.

RAIS. **RAIS Vínculos.** 2026. Disponível em: <https://bi.trabalho.gov.br/bgcaged/>. Acesso em: 16 abr. 2026.

RIBEIRO, Willame; COSTA, Jeanny Farias. (Re)Produção dos atacarejos no Brasil e no Pará. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará**, v. 9, n. 2, p. 08-26, 2022.

REVISTA ABAAS. São Paulo, Associação Brasileira dos Atacarejos, ed. 17, jul/ago. 2023. Disponível em: <https://abaas.com.br/revistas/>. Acesso em: 16 abr. 2026.

REVISTA ABAAS. São Paulo, Associação Brasileira dos Atacarejos, ed. 23, jul/ago. 2025a. Disponível em: <https://abaas.com.br/revistas/>. Acesso em: 16 abr. 2026.

REVISTA ABAAS. São Paulo, Associação Brasileira dos Atacarejos, ed. 24, out/nov. 2025b. Disponível em: <https://abaas.com.br/revistas/>. Acesso em: 16 abr. 2026.

REVISTA ABAAS. São Paulo, Associação Brasileira dos Atacarejos, ed. 25, mar/abr. 2026. Disponível em: <https://abaas.com.br/revistas/>. Acesso em: 16 abr. 2026.

RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge, 2006.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2002.

SEBRAE. **Perfil dos municípios gaúchos**. 2026. Disponível em: <https://datasebrae.com.br/perfil-dos-municipios-gauchos/>. Acesso em: 13 abr. 2026.

SILVA, Isaias Victor Ives; BEZERRA, Juscelino Eudâmidas. Dinâmica urbana e regional da expansão dos atacarejos no Brasil. **Mercator**, Fortaleza, v. 24, p. e24029, 2025.

SILVEIRA, Márcio Rogério. A competitividade territorial: alguns elementos para discussão. **Entre-Lugar**, v. 11, n. 21, p. 45-74, 2020.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. A Região Metropolitana de Porto Alegre nos (des) caminhos da metropolização brasileira. In: FEDOZZI, Luciano Joel; SOARES, Paulo Roberto Rodrigues (org.). **Porto Alegre: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Metropolização, aglomerações urbano-industriais e desenvolvimento regional no sul do Brasil. **Cadernos Metrôpole**, v. 20, p. 15-34, 2018.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; FREITAS, Guilherme Ribeiro. Censo 2022: tendências e desafios para a Região Metropolitana de Porto Alegre. **Observatório das Metrôpoles**: 2023.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; FREITAS, Guilherme Ribeiro; UGALDE, Pedro Azeredo. Porto Alegre, uma “cidade-região global”. In: **Região Metropolitana de Porto Alegre (1973-2023) RMPA 50 anos: história, território e gestão**. São Leopoldo: Oikos, 2023.

SOUZA, Érica Cristina Santos; RIBEIRO, Willame. Grandes atacarejos e implicações na estruturação da cidade média de Castanhal-PA. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, v. 24, n. 3, p. 438-462, 2022.

SPGG. **Atlas Socioeconômico do RS**. 2024. Disponível em: <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/inicial>. Acesso em: 16 abr. 2026.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Temas emergentes da urbanização brasileira. In: TV FRONTEIRA UFFS. Aula inaugural 2025. **YouTube**, 2025. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=t4lwaHkH-78>. Acesso em: 16 abr. 2026.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de Plataformas**. Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

SOJA, Edward William. Para além de postmetropolis. **Revista da Universidade Federal de Minas Gerais**, v. 20, n. 1, p. 136-167, 2013.

SOJA, Edward William. **Postmetropolis: critical studies of cities and regions**. Oxford: Blackwell Publishers, 2000.

TRAPERO, Eloy Solís; BERTIN, Mattia. Implicaciones morfológicas, sociales y funcionales del sector logístico en ciudades pequeñas bajo influencia metropolitana: el caso de Illescas. **Ikara – Revista de Geografías Iberoamericanas**, n. 5, 2024.

VAROUFAKIS, Yanus. **Tecnofeudalismo**. O que matou o capitalismo. São Paulo: Planeta, 2024.

VENCESLAU, I. Digitalização do território brasileiro e comércio eletrônico: os serviços informacionais na divisão territorial do trabalho. **Geosp**, v. 29, n. 3, set./dez. 2025.

YASSU, Alexandre Mitsuro da Silveira. O galpão logístico e a financeirização urbana: da flexibilidade produtiva ao imobiliário. **Cadernos Metrópole**, v. 24, n. 53, p. 257-282, 2021.

3SB. **Home**. 2026. Disponível em: <https://3sbparquelogistico.com.br>. Acesso em: 13 abr. 2026.

CONTRIBUIÇÕES DE AUTORIA

Paulo Roberto Rodrigues Soares: conceituação, análise formal, investigação, escrita – primeira redação, revisão da discussão dos resultados, escrita – revisão final.

Gabriel Corrêa: conceituação, análise formal, investigação, escrita – primeira redação. Elaboração de mapas e gráficos. Revisão da discussão dos resultados; escrita de parte das conclusões.

EDITORES DO ARTIGO

Roberto Moraes Pessanha

Instituto Federal Fluminense

Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil

robertomoraespessanha@gmail.com

Fábio Tozi

Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil

fabio.tozi@gmail.com

Beatriz Rufino

Universidade de São Paulo

São Paulo, São Paulo, Brasil

beatrizrufino@usp.br

Artigo recebido em: 30/04/2026

Artigo aprovado em: 30/06/2026

Artigo publicado em: 23/07/2026