

PKS

PUBLIC
KNOWLEDGE
PROJECT

REVISTA DE
GEOGRAFIA
Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPE

OJS

OPEN
JOURNAL
SYSTEMS

<https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia>

O CAPITAL NO ESPAÇO URBANO E SUAS INCONGRUÊNCIAS: OS CASOS DA AVENIDA BERRINI E DO PORTO MARAVILHA

Lucas Chiconi Balteiro¹, <https://orcid.org/0000-0003-3460-928X>

Cícero Harisson Souza², <https://orcid.org/0000-0003-0580-7623>

¹Universidade de São Paulo, São Paulo – SP, Brasil*

² Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, Brasil**

Artigo recebido em 24/05/2022 e aceito em 01/08/2023

Publicado: Out/2023

RESUMO

As metrópoles brasileiras concentram os principais investimentos do país nos mercados imobiliário e de escritórios. Tal condição se estabelece no espaço urbano, tornando-o palco de disputas que envolvem o interesse de mercado financeiro e as pautas sociais e históricas pela ocupação do território. As metrópoles brasileiras como São Paulo e o Rio de Janeiro possuem contextos interessantes ao tema – a Avenida Berrini e o Porto Maravilha são regiões intraurbanas com consideráveis transformações recentes, oriundas da “dicotomia” entre o capital imobiliário e os movimentos sociais que autenticam a democratização de ocupação do espaço. Este trabalho tem como objetivo principal a exposição dos elementos que desencadearam a escalada dos conflitos locais, bem como a atualização do cenário das reivindicações decorrentes dos processos econômicos e políticos que se inserem na discussão. Desse modo, o artigo sintetiza como se constituíram a Avenida Berrini e Porto Maravilha; o histórico do conflito pela finalidade de uso dessas regiões; e por fim, as respectivas configurações urbanas atualizadas. Os resultados da pesquisa em questão, mostram que o capitalista investidor busca o rápido retorno aos seus investimentos. Sendo assim, algumas condicionantes servem aos propósitos desse agente imobiliário. Dentre elas, está a submissão de comunidades precárias às intenções das elites – estrato social que detém os meios de produção.

Palavras-chave: Urbanização; desigualdades intraurbanas; capitalismo.

* Mestrando em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo no Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP. E-mail: lucaschbalteiro@gmail.com

** Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. E-mail: harisson.feeling@gmail.com

THE CAPITAL IN URBAN SPACE AND ITS INCONGRUENCES: THE CASES OF AVENUE BERRINI AND PORTO MARAVILHA

ABSTRACT

Brazilian metropolises concentrate the country's main investments in the real estate and office markets. This condition is established in the urban space, making it the stage for disputes involving the interest of the financial market and the social and historical guidelines for the occupation of the territory. Brazilian metropolises such as São Paulo and Rio de Janeiro have interesting contexts for the theme – Avenue Berrini and Porto Maravilha are intra-urban regions with considerable recent transformations, arising from the “dichotomy” between real estate capital and social movements that authenticate the democratization of space occupation. The main objective of this work is to expose the elements that triggered the escalation of local conflicts, as well as to update the scenario of claims arising from the economic and political processes that are part of the discussion. In this way, the article summarizes how Avenue Berrini and Porto Maravilha were constituted; the history of the conflict for the purpose of use of these regions; and finally, the respective updated urban configurations. The results of the research in question show that the capitalist investor seeks a quick return on their investments. Therefore, some conditions serve the purposes of this real estate agent. Among them is the submission of precarious communities to the intentions of the elites – the social stratum that owns the means of production.

Keywords: Urbanization; intra-urban inequalities; capitalism.

EL CAPITAL EN EL ESPACIO URBANO Y SUS INCONGRUENCIAS: LOS CASOS DE AVENIDA BERRINI Y PUERTO MARAVILHA

RESUMEN

Las metrópolis brasileñas concentran las principales inversiones del país en los mercados inmobiliario y de oficinas. Esta condición se establece en el espacio urbano, convirtiéndolo en escenario de disputas que involucran el interés del mercado financiero y las pautas sociales e históricas para la ocupación del territorio. Las metrópolis brasileñas, como São Paulo y Río de Janeiro, tienen contextos interesantes para el tema: la Avenida Berrini y el Puerto Maravilha son regiones intraurbanas con considerables transformaciones recientes, provenientes de la “dicotomía” entre el capital inmobiliario y los movimientos sociales que autentifican la democratización de la ocupación del espacio. El objetivo principal de este trabajo es exponer los elementos que desencadenaron la escalada de los conflictos locales, así como actualizar el escenario de reivindicaciones derivadas de los procesos económicos y políticos que forman parte de la discusión. De esta forma, el artículo resume cómo se constituyeron la Avenida Berrini y el Puerto Maravilha; la historia del conflicto con el fin de utilizar estas regiones; y finalmente, las respectivas configuraciones urbanas actualizadas. Los resultados de la investigación en cuestión muestran que el inversionista capitalista busca un rápido retorno de sus inversiones. Por lo tanto, algunas condiciones sirven a los propósitos de este agente inmobiliario. Entre ellos está el sometimiento de las comunidades precarias a las intenciones de las élites, el estrato social propietario de los medios de producción.

Palabras clave: Urbanización; desigualdades intraurbanas; capitalismo.

INTRODUÇÃO

Este trabalho foi construído a partir de algumas inquietações sobre a lógica vigente de ocupação urbana em cidades brasileiras. A metrópole São Paulo tem em seu histórico a rápida expansão urbana e demográfica, fenômenos que também desencadearam conflitos entre agentes econômicos e parcelas vulneráveis da sociedade paulistana.

O denominado “Quadrante Sudoeste”, na capital paulista, concentra uma síntese destes processos que permanecem ocorrendo em outras metrópoles. Conforme a literatura selecionada para este trabalho, embora o Quadrante Sudoeste tenha sido alvo de interesses capitalistas nas décadas de 1970 e 1980, foi a partir da primeira década dos anos 2000 que a região composta pelas Avenidas Berrini, Faria Lima e adjacências, desempenha um papel mais expressivo no contexto empresarial de São Paulo.

Além do arcabouço teórico, a percepção de moradores dessas áreas fez parte das análises presentes neste artigo, revelando dados empíricos de interesse a evolução deste trabalho. Conforme a percepção de alguns residentes da capital, a ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira foi identificada como um símbolo de imponência em uma região marcadamente “carrocrata¹”, excludente e que destoa de boa parte da malha urbana paulistana. Fato que se contrapõe com a função de cartão postal que o Quadrante Sudoeste exerce, o de apresentar a cidade numa perspectiva voltada para o ramo dos negócios – se equiparando a tradicional Avenida Paulista.

Através de recursos cartográficos, leituras de textos e mapas presentes na obra do arquiteto Carlos A C Lemos – *“Como nasceram as cidades brasileiras”* – foi possível alinhar os achados históricos do Rio de Janeiro com o conhecimento produzido por este presente artigo. Sendo a segunda maior metrópole do Brasil, o Rio de Janeiro, também possui áreas que são passíveis de análises diante das desigualdades intraurbanas e do processo de ocupação do território. Primeiramente, constatou-se que a geografia da capital fluminense é peculiar, sua área abriga inúmeros morros cuja disposição resulta em uma urbanização condicionada aos espaços “espremidos” entre o mar (Oceano Atlântico), a baía de Guanabara e o relevo montanhoso (designados de maciços litorâneos).

¹ Conforme Trói (2017) o termo carrocracia é a naturalização dos carros enquanto paisagem territorial e urbana e como “sistema econômico capitalista e um sistema de locomoção capitalista” (LUDD, 2005, p.17 apud TROI, 2017, p. 274).

Por sua importância histórica²; a projeção internacional como cidade turística de efervescente cultura; o acúmulo de funções empresariais e de gestão pública; entre outros fatores associados a diversidade de suas paisagens; no Rio de Janeiro há “ilhas” dentro dos seus limites urbanos, valorizadas pela infraestrutura, posição geográfica e outros atributos que as conferem os altos preços imobiliários. E como não poderia deixar de ser, localidades habitadas pela população de renda elevada.

A nomeada “Zona Sul” é o exemplo mais alegórico da descrição acima. Composta por alguns bairros emblemáticos na indústria da mídia brasileira – Copacabana, Ipanema, Leblon, Botafogo, Aterro do Flamengo, Lagoa e Gávea – a Zona Sul carioca é o modelo de uma urbanização propagandeada que propiciou os maiores valores do metro quadrado do país. Em conversas com os residentes, a localização geográfica e a atuação “cinematográfica” nos locais mencionados, legitimam tal posição e a aspiração que muitos moradores de regiões menos privilegiadas possuem em relação a Zona Sul.

Em outra área, voltada para a baía de Guanabara, está situado o centro do Rio de Janeiro. Este espaço ainda concentra importantes fluxos empresariais, permanecendo a condição de centro financeiro da metrópole carioca – diferentemente de São Paulo, onde a Avenida Paulista divide com o Quadrante Sudoeste tal função. Todavia, a Barra da Tijuca (Zona Oeste carioca) vem emergindo no segmento empresarial e, mais notadamente, no ramo imobiliário.

Diante de tais premissas, foram selecionadas duas áreas-síntese com processos de intensas atividades imobiliárias e empresariais: a Avenida Berrini (no Quadrante Sudoeste em São Paulo) e o Porto Maravilha (no centro do Rio de Janeiro). Notou-se que as transformações estruturais mais recentes nessas localidades atendem a uma proposta de mercado voltada para vultuosos investimentos, junto às contradições de uma urbanização excludente para a maior parte dos habitantes metropolitanos – nesse contexto lhes é negado o direito à cidade.

A partir do arcabouço teórico, dos debates locais e do diálogo com os moradores, foi possível fundamentar as observações inseridas neste trabalho, sobre como as medidas neoliberais atuantes no espaço urbano vêm produzindo desigualdades as duas maiores metrópoles brasileiras.

² A cidade do Rio de Janeiro foi capital do Brasil entre 1763-1960, recebendo tal condição após Salvador e antecedendo Brasília, inaugurada no governo de Juscelino Kubitschek em 21 de abril de 1960.

A urbanização e algumas incongruências na produção das desigualdades

Os processos históricos de globalização e urbanização aliados aos interesses do capital imobiliário reproduzem desigualdades. No contexto urbano brasileiro, “a cidade em si, como relação social e como materialidade, torna-se criadora de pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico de que é o suporte, como estrutura física, que faz dos habitantes das periferias pessoas mais pobres” (SANTOS, 1993, p.10).

De acordo com Milton Santos (1993) a pobreza e a desigualdade, não são apenas fatos do modelo econômico vigente, mas também do modelo espacial. No período do “Brasil moderno” um pequeno grupo detinha posições dominantes no mercado. Esse número reduzido de investidores privados possuía um papel fundamental no controle do território, tanto pela produção como também pelo consumo.

Fator intrínseco à urbanização do Brasil, o processo de industrialização resultou no deslocamento inter-regional da população pela busca de empregos – contexto proeminente de um país que se industrializava na metade do século XX. A região Sudeste era a mais urbanizada dentre as demais regiões brasileiras. Um dos aspectos mais atuantes neste cenário foram as consequências socioeconômicas do processo de industrialização, tornando os eixos metropolitanos do Rio de Janeiro e de São Paulo atrativos a ocupação de postos de trabalho (SANTOS, 2013).

Entre as décadas de 1970 e 1980, as multinacionais ocupavam fatias consideráveis na atividade fabril brasileira. “A indústria alemã criou apenas no estado de São Paulo, direta ou indiretamente cerca de 600 mil lugares de trabalho. Seu desempenho na formação técnica e na transferência de tecnologia foi considerável” (SANTOS, 1993, p.112). No final da década de 1980, as multinacionais correspondiam por mais de 22% do produto fabril e 17% do emprego no setor industrial. Em números, são 1,3 milhão de trabalhadores que recebem 3,2 bilhões de dólares como pagamento. Esses dados correspondiam por 35% da receita fiscal (BETING, 1988 apud SANTOS, 1993, p.112).

A conjuntura desta época mostrava uma expansão de empresas corporativas nos territórios latino-americanos. “A unificação (agora fortalecida) do território e do mercado responde pelo processo de concentração da economia, com a constituição de empresas oligopolistas que ampliam, cada vez mais, seu raio de atuação e seu poder de mercado” (SANTOS, 1993, p.112).

Conforme Milton Santos (1993) a lógica do “Brasil Desenvolvimentista” e do “Brasil Potência” conduziu prioridades de investimento de capital que fosse do interesse de pequenos grupos empresariais. Tal fator era prioritário em relação a canalizar dinheiro aos reclamos sociais.

No Brasil, grande pelo território e seus vastos recursos, portador de população numerosa, e país subdesenvolvido, mas industrializado, as marcas materiais, sociais e culturais do novo período se imprimem com mais força e com mais rapidez, acarretando resultados mais notáveis que em outras nações: grande crescimento econômico, baseado em considerável desenvolvimento material, e, como contraponto, no campo social a político, uma evolução negativa, levando ao desenvolvimento simultâneo, de uma classe média relativamente numerosa e de uma extensa pobreza (SANTOS, 1993, p.116).

Em relação a dinâmica urbana, percebe-se que os interesses do capital imobiliário se perfazem de múltiplas formas, escalas e denominações, percorrendo o contexto político empregado e suas respectivas práticas ao longo da História mais recente. O urbanismo de mercado é marcadamente presente nas grandes cidades da América Latina. Alguns termos como: “Cidade Inteligente”; “Cidade Sustentável”; “Cidade Competitiva”; “Cidade Resiliente ou Educadora”; estão entre os padrões de transformações estruturais que são propagandeados. É necessário destacar que estes fenômenos circulam entre territórios de extrema desigualdade (SOUZA, 2018).

O *modus operandi* tradicional consiste, primeiramente, nas grandes reservas de terras em áreas estratégicas, destinadas a grandes projetos urbanos que visam novos investimentos imobiliários e, por vezes, novas centralidades. Isto inclui territórios até então desvalorizados e periféricos, os quais passam por intensas transformações a partir de vultuosos investimentos – resultando assim em evidente “repaginação”. A socióloga britânica Ruth Glass foi precursora no uso do termo “gentrificação³” na sua obra “*London: Aspects of change*”. Na década de 1960, bairros londrinos com perfil operário se tornaram atrativos para classes mais abastadas após reorganização patrocinada por agentes imobiliários. Tal movimento elevou gradativamente os padrões urbanos dessas localidades, incluindo o custo de vida, impossibilitando assim a manutenção da população nativa naqueles espaços (ALCANTARA, 2018).

Estas operações resultam em um novo padrão de urbanização, caracterizado pelas relações entre o mercado imobiliário e o setor financeiro, com o propósito de inserção da Cidade

³ Gentrificação advém dos “gentry”: classe social inglesa também conhecida como “pequena nobreza”. De aspecto rural, os gentry se apropriavam de terras camponesas na Europa medieval (ALCANTARA, 2018).

e suas dinâmicas intraurbanas como objetos de atração de investimentos do mercado global. Constituindo estratégias de competitividade, são desenvolvidos macroprojetos nas grandes metrópoles pela busca de novas centralidades – cujo objetivo é configurar a localidade entre os expoentes do cenário econômico global.

Exemplos já consolidados como *La Défense*, em Paris, ou *Canary Wharf*, em Londres, representam essa nova paisagem do mercado financeiro global na Europa. Na América Latina, os exemplos mais expressivos são o Centro Comercial de Santa Fé, na Cidade do México, e *Puerto Madero*, em Buenos Aires – este último, sob o contexto de recuperação da área portuária, do *waterfront* da cidade, convertendo edificações industriais ligadas ao porto em segmentos do setor terciário e impulsionando o turismo.

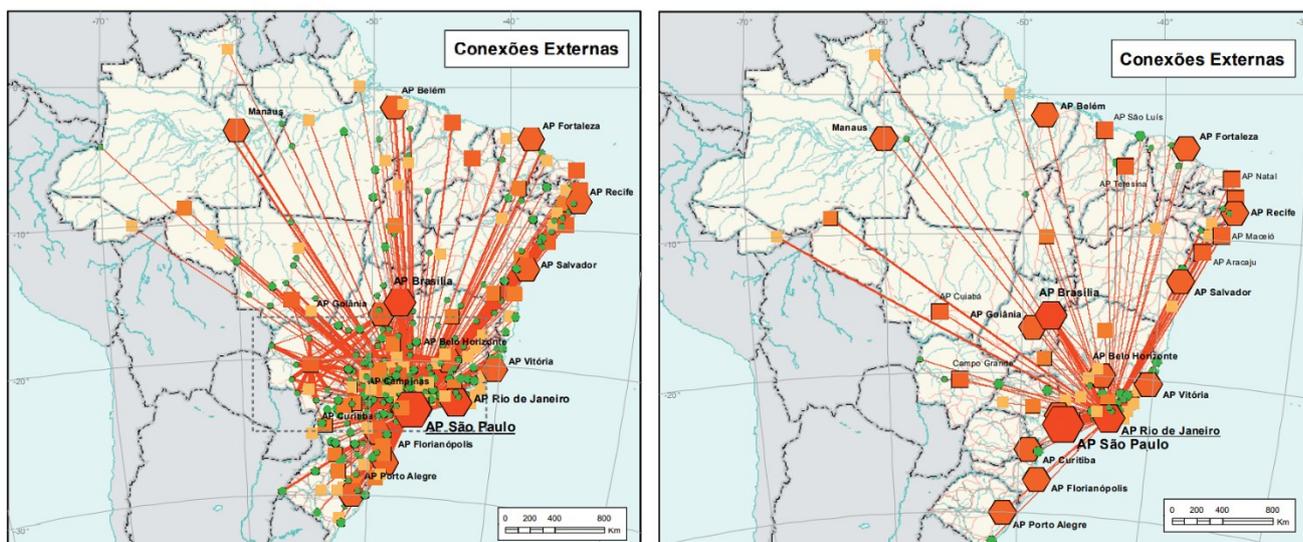
No Brasil, a Avenida Berrini (e adjacências) constitui a novidade imobiliária e financeira da metrópole paulista, exemplificando os movimentos recentes da dinâmica urbana com a emergência de novas centralidades junto ao rio Pinheiros. Outro retrato é a zona portuária do Rio de Janeiro, onde as intervenções do capital junto ao Estado, enquanto agente fomentador e elemento essencial nas parcerias público-privado, também compõem uma das vitrines mais significativas de projetos urbanos que se perpetuam entre regiões anteriormente “marginalizadas”, mas que se tornam “elitizadas” a partir das reconfigurações.

Apresentação das áreas de estudo

São Paulo é o principal centro financeiro do Brasil. O município possui 12,4 milhões habitantes em seus 1.520 km². Considerando a Região Metropolitana (RMSP), São Paulo ultrapassa os 22 milhões de residentes (IBGE, 2021). Contudo, sua influência ultrapassa os limites estaduais, justamente por ter em suas dependências dinâmicas econômicas que centralizam a metrópole para outras localidades brasileiras. O Rio de Janeiro também é destaque nacional, no município residem 6,77 milhões de pessoas em 1.200 km². A Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) conta com mais de 13,1 milhões de habitantes, sendo a 2ª mais populosa do Brasil (IBGE, 2021). Assim como a metrópole paulista, sua área de influência atinge níveis que ultrapassam o estado fluminense.

Na figura 1, construída a partir do REGIC 2018 (Região de Influência das Cidades), percebe-se que as duas metrópoles constituem redes urbanas relevantes e atrativas para o fluxo do capital.

Figura 1 – Brasil: Dimensão das Redes urbanas de São Paulo e do Rio de Janeiro (2018)



Fonte: IBGE, 2018.

A figura 1 mostra que a rede de São Paulo detém um alcance único no território, situação que lhe confere a posição de “Grande MetrÓpole Nacional”. A quantidade de conexões para várias regiões do país decorre (principalmente) da centralidade empresarial e financeira, apontada anteriormente. Tal condição é resultado da acumulação histórica de concentração do dinamismo regional, visto que a região Sudeste passou a ser o centro da dinâmica da produção de riquezas desde a emergência dos ciclos das minas e do café, precursores à industrialização (OLIVEIRA, 1993; CANO, 2006).

Dentre alguns dos indicadores situados no estudo do RECIG está o de Gestão Empresarial, onde se corrobora a centralidade de São Paulo (estado e capital) descritos acima. No estado seis cidades paulistas se destacam entre os 25 maiores centros de gestão empresarial do Brasil: São Paulo, Campinas, Santos (e Região Metropolitana), Ribeirão Preto, São José dos Campos e Jundiaí. Tal participação resulta na concentração de 27% das sedes-filiais de empresas multilocalizadas (IBGE, 2018, p. 81).

A metrÓpole do Rio de Janeiro também possui conexões destacável no país, como mostra a figura 1. Todavia, sua atuação está em patamar secundário no comparativo com São Paulo. Em suma, ambas as metrÓpoles possuem dinâmicas importantes para a consolidação de negócios e vultuosos investimentos do capital em suas respectivas áreas. Em contraponto, este atributo também desencadeia conflitos por interesses na ocupação do espaço intraurbano em locais estratégicos, com infraestrutura readequada para *clusters* formados através da instalação

de empresas de grande porte. O cenário descrito acentua as desigualdades e se manifesta conforme a articulação de interesses capitalistas.

Após explicitar as condicionantes que configuram São Paulo e o Rio de Janeiro como legítimas metrópoles de primeiro nível no Brasil, as próximas sessões deste artigo serão pautadas na especificidade dos fenômenos (anteriormente destacados) com foco na Avenida Berrini e no Porto Maravilha.

Avenida Berrini (SP)

A Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini está localizada na zona Sudoeste de São Paulo. O seu histórico acompanha a expansão da capital paulista, junto de transformações urbanas e da própria paisagem, na velocidade de crescimento da “locomotiva” – como foi alcunhada São Paulo no período industrial do século XX.

A Berrini aparece neste contexto do processo de urbanização da cidade de São Paulo na década de 1970 quando lá se materializam as estratégias de valorização do espaço urbano das empresas Bratke-Collet S/C Ltda, Braco S/ C Ltda e F. Collet S/C Ltda, as quais se uniram para a realização do que Fujimoto chamou de “produção monopolista do espaço” (FUJIMOTO, 1994 apud MIELE, 2006, p. 150).

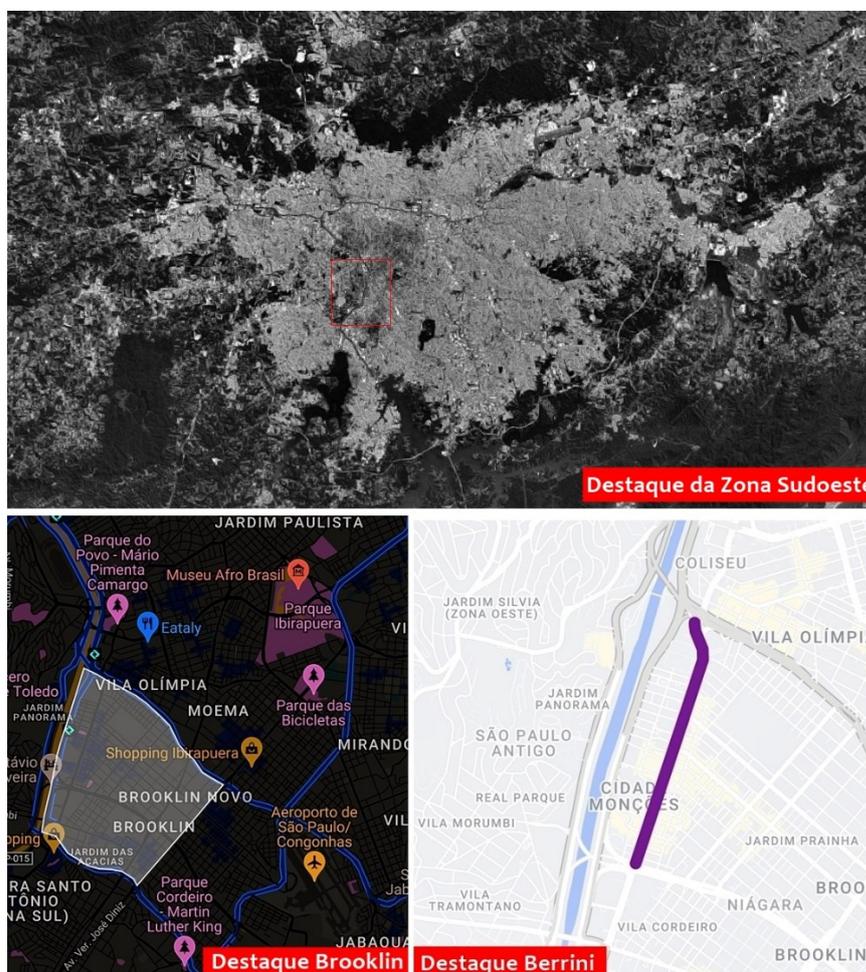
Conforme Miele (2006) três empresas iniciaram a construção de edifícios arrojados e modernos, comparáveis à tradicional Avenida Paulista – até então este era o centro financeiro espacialmente da metrópole. Existia o interesse em desconcentrar a localização dos escritórios de mercado da Avenida Paulista, diante da valorização do metro quadrado (m²) que encarecia o preço dos aluguéis exponencialmente (MIELE, 2006).

Fujimoto (1994) faz apontamentos importantes em relação a estratégia de ocupação da Avenida Berrini, bem como os processos que viriam a ser desencadeados com a sua consolidação. De acordo com o autor, houve omissão dos preços finais dos imóveis aos proprietários – visto que haveria uma valorização posterior através das intervenções urbanas com recursos da esfera pública, sobretudo, na estrutura viária do entorno. “Essa omissão da redefinição dos preços do solo urbano na região, condicionada pelas futuras obras viárias que seriam realizadas pelo Estado, foi utilizada para a incorporação de vários terrenos de uma só vez” (FUJIMOTO, 1994 apud MIELE, 2006, p. 152).

A grande quantidade de terrenos adquiridos (cerca de trinta), a um preço de mercado residencial (portanto, menos custoso) era o objetivo das três empresas. A próxima etapa era a de construir vários edifícios simultaneamente em pontos estratégicos da Berrini, considerando

o início, meio, e o fim de sua extensão. Desse modo os “interstícios” não ficariam de fora da valorização e impediriam a entrada de outros capitalistas (MIELE, 2006, p. 152). A figura 2 mostra a localização da Berrini em São Paulo a partir de escalas.

Figura 2 – Localização da Avenida Berrini em São Paulo



Fonte: os autores, 2022.

Conforme a figura 2, é possível situar a região Sudoeste de São Paulo na metrópole paulistana (primeiro quadro). É nesse contexto em que se encontra a Avenida Berrini, localizada entre as localidades do Brooklin e Cidade Monções (segundo e terceiro quadro). Sua extensão é de 1,8 quilômetros e abarca diversos empreendimentos de elevado padrão.

No atual modelo de desenvolvimento, o qual a maioria das cidades está aderindo, a modernização se perpetua de forma seletiva com os investimentos sendo direcionados conforme os requisitos locacionais: “melhor oferta de recursos humanos qualificados, maior proximidade com centros de produção de conhecimento e tecnologia, maior e mais eficiente infraestrutura

econômica e a proximidade com os mercados consumidores de mais alta renda” (ARAÚJO, 1999 apud ROLNIK, 2003, p.3). A seletividade do território coloca o Estado como um agente importante em uma configuração espacial da geografia urbana e do espaço.

Este novo padrão de desenvolvimento, conduzido principalmente pela lógica competitiva do mercado, tem gerado a formação de enclaves de dinamismo próximos a áreas excluídas dos processos de seleção econômica. Ou seja, trechos do território qualificados para receber investimentos distribuídos seletivamente passam a participar das relações econômicas mundializadas e se distanciar socialmente dos territórios de pobreza, estagnadas e isoladas à sua volta, aumentando a desigualdade e os graus de exclusão social e territorial (ROLNIK, 2003, p.3).

Com a competitividade no mundo global, os “enclaves mundializados” são inseridos na paisagem urbana. Contudo, estes “enclaves não se viabilizam senão com forte investimento em infraestrutura urbana, sobretudo em sistemas de circulação – agora rebatizados de logística – que permitem a conexão entre os nós da rede de espaços incluídos” (ROLNIK, 2003, p.4). Eis a importância da participação do Estado neste processo.

No Brasil do terceiro milênio os ricos ainda detêm os maiores benefícios do espaço; áreas supervalorizadas, destoando da paisagem periférica marcante nas grandes e médias cidades. É uma tendência de reprodução do modelo capitalista nos países subdesenvolvidos.

No comparativo entre as periodizações de 1970-1980 com as décadas seguintes verifica-se “um desenho promissor das políticas urbanas no Brasil, com indicações de importantes avanços em prol dos instrumentos necessários para as reformas sociais almejadas desde as manifestações esboçadas nos anos 1960 do século passado” (SOUZA, 2018, p. 246).

Enquanto os países centrais (desenvolvidos) estavam passando pela crise de 2008, o Brasil projetava investimentos urbanos na logística, habitação e mobilidade, sobretudo para sediar os eventos esportivos da Copa (2014) e das Olimpíadas (2016), situações em que ocorreram um grande endividamento do setor público e, conseqüentemente, impactos na produção urbana (SOUZA, 2018).

O endividamento público resultante, que contribuiu para a instabilidade política que se instalou no país, levou às drásticas mudanças recentes na condução do governo federal em 2016, aprofundando o contexto de crises econômica e social já instalado. Na produção do espaço, resultou no enfraquecimento das políticas de interesse social, com agravamento das condições de densificação precarizada nas ocupações consolidadas, abandono das áreas periféricas pobres, degradação ambiental, aumento da violência, sinalizações mais evidentes da ausência de gestão pública (SOUZA, 2018, p. 247).

De acordo com Souza (2018), os grandes eventos internacionais, esportivos, causam grande comoção. A realização requer um grande volume de investimentos, com obras para serem concluídas em tempo relativamente curto. Vários setores acabam se beneficiando: hoteleiro, marketing, comércio, turismo, entre outros. Tal cenário pode ser exemplificado no Rio de Janeiro, metrópole que concentra casos similares à descrição acima.

Porto Maravilha (RJ)

O projeto do Porto Maravilha é gerido pela prefeitura do Rio, através Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP). “A cidade do Rio de Janeiro tem sofrido, na atualidade, intervenções estatais voltadas à transformação urbana das áreas centrais”, especialmente da região portuária que até então esteve relegada ao segundo plano em termos de melhorias (OLIVEIRA, 2009 apud PEREIRA, 2015, p.34).

A região do Porto Maravilha possui intervenções que atendem o interesse público e privado. De acordo com Pereira (2015) o projeto “abarcava melhorias e ampliação do sistema de esgotamento sanitário; preservação do patrimônio histórico; a adoção de tecnologia de ponta com o intuito de atrair empresas e investimentos; e a transformação do resultado de toda a intervenção em um novo símbolo para o turismo nacional” (IGREJAS, 2012 apud PEREIRA, 2015, p. 52)

Todavia, este projeto também apresenta suas próprias contradições. Pesquisadores mostram que o processo de gentrificação também tem ocorrido nas adjacências do Porto. Moradores de comunidades da região (Providência e Pedra Lisa) estão sendo “expulsos” para darem lugar as intervenções que tendem a “enobrecer” o espaço (PEREIRA, 2015). Os residentes nativos estão lidando com o aumento do custo de vida (sobretudo bens e serviços), inviabilizando a permanência na região. Assim como em diversos outros casos brasileiros, o Estado teve papel fundamental para sua implantação.

No ano de 2008 foram concretizadas as condições para a implantação do projeto de requalificação da zona portuária. Com a eleição do prefeito Eduardo Paes (PMDB), ocorreu uma situação inédita para os poderes executivos no Rio de Janeiro: tivemos o alinhamento político das esferas Municipal, Estadual (também do PMDB) e Federal (PT). Estavam solidificadas as bases para os acordos políticos e fundiários necessários para o reordenamento do território (COSTA, 2015, p. 35).

Conforme Costa (2015) a cidade do Rio de Janeiro estava novamente no centro das atratividades pelo Pré-Sal (importantes reservas petrolíferas) bem como os eventos internacionais (Rio+20 em 2012; Jornada Mundial da Juventude em 2013; Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016). Com o alinhamento político, os estudos preliminares realizados e o mercado aquecido com as possibilidades do projeto portuário, os investimentos seriam captados.

Restava apenas legalizar a operação e garantir seu financiamento de maneira sustentável para tirar os planos do papel e requalificar a região portuária para uma nova era. O mecanismo encontrado pela Prefeitura do Rio para colocar em prática seu projeto, foi uma PPP (Parceria Público-Privada) através de uma Operação Urbana Consorciada. Neste formato, em 23 de novembro de 2009, foi aprovada na Câmara Municipal a Lei Complementar 101, que institui a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, batizada também de Porto Maravilha (COSTA, 2015, p.36).

Em material publicitário (2016) a Prefeitura do Rio destaca que as obras de intervenção urbana e o incentivo à cultura foram os principais ganhos pela população e pelos turistas. Dentre os principais destaques estão o VLT (veículo leve sobre trilhos), a via Binário do Porto e a Via Expressa. Além da estrutura, a Prefeitura ainda menciona que o projeto desenvolveu uma “revolução cultural” com uma mistura entre a arquitetura moderna e os antigos casarões, junto às feiras alternativas, festivais, arte, música, museus e gastronomia. Os realces mais mencionados são o Centro Cultural José Bonifácio, o Museu de Arte do Rio, o Museu do Amanhã, a Orla Conde e o Cais Valongo.

Outros elementos importantes para a administração municipal (e que fazem parte das melhorias no entorno portuário são o Teleférico da Providência, a reurbanização do Parque Machado de Assis e o Plano de Habitação do Interesse Social. Este último foi nomeado como PHIS-Porto, o plano visava a permanência dos moradores e tinha como objetivo promover a qualidade vida dos habitantes com segurança e mobilidade urbana. Muito embora, as referências bibliográficas até aqui mencionadas mostram o contrário. Mesmo com as intervenções apontadas o custo de vida vem aumentando, tornando a região inacessível financeiramente para as famílias mais pobres continuarem a residir nas imediações. A figura 3 retrata aspectos de reconfigurações do território pautadas no capitalismo moderno do século XXI.

Figura 3 – Porto Maravilha com vista para o Museu do Amanhã

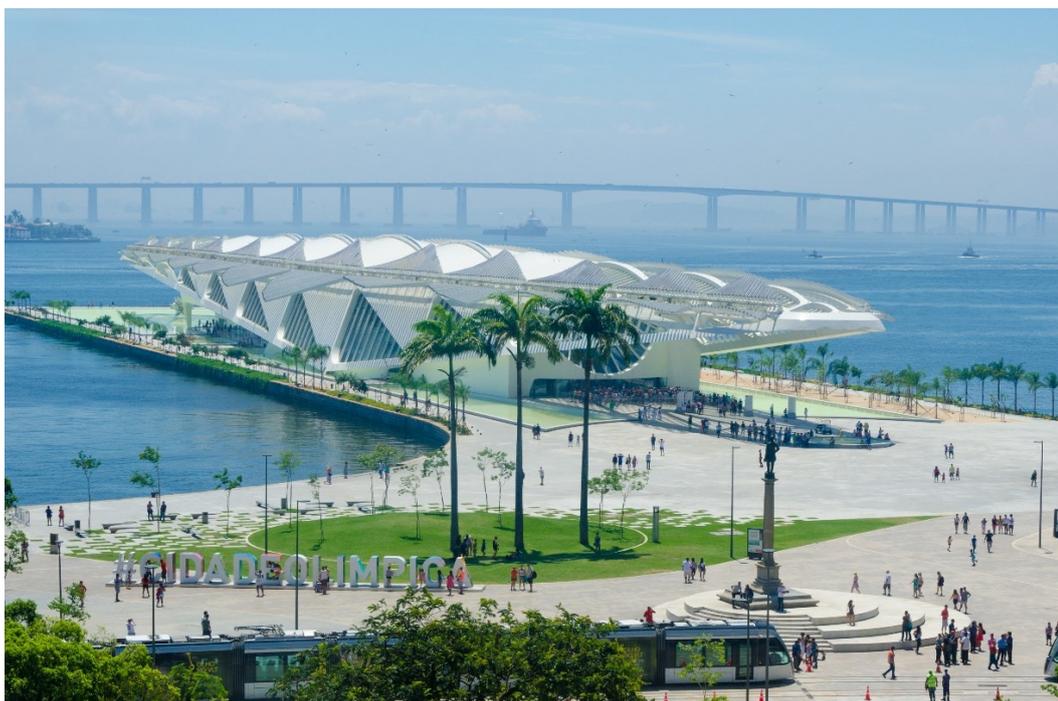


Foto: Luz Rosa, 2016.

Rio de Janeiro e o seu histórico de “limpeza urbana”

A História, enquanto campo do conhecimento referencial do passado e das reflexões críticas, mostra que a chegada da Família Real portuguesa em 1808 inaugurou um “novo tempo” para o Rio de Janeiro (e para o Brasil). Conforme Gomes (2007) o porto do Rio de Janeiro era um importante ponto no mapa das rotas marítimas. Tendo em sua configuração uma confluência entre navios oriundos da Europa, África e das Índias Orientais, “as águas calmas da Baía da Guanabara serviam como abrigo ideal para reparo das embarcações e reabastecimento de água potável, charque, açúcar, tabaco e lenha” (GOMES, 2007, p. 140). A figura 4 mostra o Paço Real na década de 1830, este espaço foi usado como uma casa de despachos de Dom João VI após sua vinda para o Brasil. A localidade fica próxima a atual região do Porto Maravilha (figura 5) e passou por transformações em seu entorno, abrigando edifícios modernos.

Figura 4 – Paço Real no século XIX (destaque para o Chafariz do Mestre Valentim)



Fonte: Gravura de Jean Baptiste Debret (c.1830).

Figura 5 – Paço Real no século XXI (destaque para o Chafariz do Mestre Valentim)



Fonte: Google Street View (2012).

Os adjetivos e relatos que muitos viajantes atribuíam ao Rio de Janeiro no século XIX variavam conforme suas próprias perspectivas. Para Charles Darwin em 1832, a bordo do famoso *Beagle*, destacou-se a vegetação com grandes folhas, plantações de cana-de-açúcar, café, bananeiras e as margens da baía repletas de árvores e flores tropicais (GOMES, 2007, p.141). O historiador Jhon Luccock que esteve na cidade em 1808 descreveu em seus relatos a configuração urbana do Rio e alguns costumes dos cariocas. De acordo com a metodologia dos seus próprios dados, Luccock estimou a cidade do Rio em 4 mil residências, tendo cerca de 15 moradores por casa, o que totalizou a população em 60 mil habitantes (GOMES, 2007, p. 142).

Gomes (2007) reuniu registros de historiadores do século XIX, onde são descritos os principais problemas urbanos do Rio de Janeiro: a umidade, a sujeira das ruas e as enfermidades que castigavam a população. As ruas eram estreitas, os urubus eram frequentes, o número de ratos era considerável e as deficiências sanitárias afetavam até as residências mais ricas.

Devido à pouca profundidade do lençol freático, a construção de fossas sanitárias era proibida. A urina e as fezes dos moradores, recolhidas durante a noite, eram transportadas pelas manhãs para serem despejadas no mar por escravos que carregavam grandes tonéis de esgoto nas costas. Durante o percurso, parte do conteúdo desses tonéis, repleto de amônia e ureia, caía sobre a pele e, com o passar do tempo, deixava listras brancas sobre suas costas negras. Por isso, esses escravos eram conhecidos como ‘tigres’. Devido à falta de um sistema de coleta de esgotos, os ‘tigres’ continuaram em atividade no Rio de Janeiro até 1860 e no Recife até 1882. O sociólogo Gilberto Freyre diz que a facilidade de dispor de tigres e seu baixo custo, retardou a criação de redes de saneamento nas cidades litorâneas brasileiras (GOMES, 2007, p. 144).

O calor e a escassez de higiene comprometiam a saúde da população. Hábitos alimentares de usar os dedos nas refeições ao invés de talheres, por exemplo, soma-se a sujeira das ruas que causavam febres, desintérias e outras enfermidades. A varíola também assolava multidões (Gomes, 2007, p.149).

No século XX o presidente Rodrigues Alves já demonstrava interesse em reurbanizar áreas da então capital do Brasil. “A Revolta da Vacina (1904) pode ser explicada, em parte, porque o país tinha na presidência um homem obcecado por saneamento, limpeza e urbanização” (VIZEU, 2019, p. 43).

De acordo com Vizeu (2019) em 1902 o presidente Alves discursou para o Congresso o interesse de modernizar o Rio de Janeiro, transformando a cidade numa vitrine do Brasil para o Mundo. Este aceno implicaria em derrubar cortiços, abrir avenidas e investir na saúde pública. A capital que se caracterizava por morros, becos e vielas, deveria ganhar traçados mais “objetivos” com bulevares e linhas mais retas (VIZEU, 2019, p. 44).

No início do século XX o Rio de Janeiro ainda era cometido por inúmeros problemas urbanos, além do lixo e da falta de limpeza, ainda havia esgoto a céu aberto e muitas pragas. O inchaço do funcionalismo público e a imigração cada vez mais intensa, fazia da cidade então acanhada, aquém em relação ao crescimento populacional. A historiadora Lilia Schwarcz (2019) tece considerações ainda mais incisivas:

(...) o modelo de embelezamento escolhido por Rodrigues Alves significava retirar do Rio os costumes que ele considerava pouco civilizados e bárbaros. Os termos eram esses para se referir a populações pouco acostumadas com a convivência urbana. O centro do Rio, por exemplo, era um local de convivência de uma população sobretudo afrodescendente, que tinha naquela região seus batuques, lundus e rituais. No lugar disso, o novo modelo a ser seguido era europeu, que visava tornar o Rio os novos trópicos civilizados. Rodrigues Alves acreditava que era preciso fazer da capital o grande teatro do poder das elites do Brasil, dentro de um imaginário europeu e sobretudo parisiense (SCHWARCZ, 2019 apud VIZEU, 2019, p. 45).

Este interesse de favorecer as elites em detrimento da população mais vulnerável é tradicional no processo histórico de urbanização do Brasil, diante dos inúmeros casos que ocorreram nas cidades brasileiras. Indo mais além, o ato de copiar outros modelos urbanos em países ricos demonstra o despreço por uma autenticidade nacional na lógica do planejamento urbano. Considerando as comparações contemporâneas, é o mercado (com participação do Estado) quem dita a lógica da ocupação e (re)configuração urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Boa parte das metrópoles brasileiras possuem unidades territoriais limitantes. Há casos de áreas municipais totalmente urbanizadas em decorrência do seu pequeno território, outras lidam com terrenos acidentados, e ainda há cidades que abrigam reservas naturais em suas dependências – cuja legislação restringe ocupações agressivas ao meio ambiente. Com o processo de urbanização, tais condicionantes ocasionaram conflitos sobre o espaço urbano.

As forças do capital atuam fortemente na instalação de seus interesses em áreas que lhes possibilitem um rápido retorno de investimento. O Estado também opera nessa dinâmica como um agente fomentador através dos investimentos na infraestrutura.

Os casos de São Paulo e do Rio de Janeiro são vitrines nesse debate. A metrópole paulista tem um histórico de luta pela ocupação do seu território. É amplamente debatido na literatura o processo de urbanização de São Paulo com suas contradições e seu intenso crescimento populacional. Sendo uma das maiores áreas metropolitanas das Américas (com mais de 20 milhões de habitantes) tal imponência a torna atrativa para investimentos internos e externos.

A Avenida Berrini foi selecionada para exemplificar como os desdobramentos dessa conjuntura (interesses capitalistas; atuação do Estado; a marginalização das periferias) se interrelacionaram nas últimas décadas. Contudo, outros casos se multiplicam pela cidade. As elites locais se estabelecem em determinadas regiões, elevam os custos dos serviços e produzem novas centralidades a partir da demanda instaurada. Na sequência o valor do metro quadrado também se eleva, impossibilitando que classes sociais mais simples (e até então nativas) permaneçam naqueles espaços. Esse processo é histórico, não sendo uma exclusividade no Brasil visto que outros casos se multiplicam em metrópoles globais.

No Rio de Janeiro a geografia é um fator determinante. A metrópole fluminense se alastra pelos morros que compõem o seu território, boa parte deles foram ocupados por favelas que formam complexos. Historicamente, parte desse processo está associada a destruição dos antigos cortiços no centro da cidade para dar espaço à “limpeza urbana” promovida no início do século XX. Este movimento gerou o deslocamento da pobreza para os morros. A zona Sul contrasta com outras regiões da cidade em termos urbanísticos e sociais, todavia, esse contexto também apresenta bolsões de pobreza. As áreas mais antigas do Rio, como o Centro Histórico e o Porto, hoje abrigam funções mercadológicas, concentrando centros empresariais e serviços turísticos.

O Porto Maravilha foi uma iniciativa da parceria público-privada em ressignificar a região portuária para torná-la mais “acessível” aos cariocas e dar um novo sentido ao espaço anteriormente degradado. Ainda assim, há críticas em relação aos aspectos socioculturais, como a inserção de edifícios espelhados numa região marcadamente composta por casarões históricos e a falta de zelo adequado nas referências ao período da escravidão no Brasil (Cais do Valongo).

O que há em comum dentre os casos abordados neste trabalho é a exclusão da população de baixa renda nas decisões que regem o futuro das cidades e a recorrente dificuldade nos acessos dos serviços básicos de suas respectivas metrópoles. A forma como tal produção se manifesta também gera uma série de outras questões sociais.

As demandas modernas exigem transformações no modo do habitar. Em grandes dimensões urbanas, como São Paulo e o Rio de Janeiro, as pessoas tendem (ou ao menos desejam) residir próximo de suas funções (trabalho e estudo) bem como das suas necessidades (serviços e lazer). A localização das atividades produtivas influencia na decisão dessa população de permanecer em certas localidades. Todavia, as expectativas do mercado convergem na ideia de instalar complexos mais sofisticados em regiões de logística facilitada e que, conseqüentemente, são mais valorizadas. Em muitos casos os interesses do capital divergem do “direito à cidade” que estratos mais simples da população, teoricamente teria. É neste ponto em que pesam os conflitos.

O surgimento de aglomerados subnormais – áreas favelizadas – tem como uma de suas bases a busca por locais mais próximos dessas centralidades estabelecidas pelo capital. No Rio de Janeiro e em São Paulo este cenário se manifesta nos morros, mas há casos pelo Brasil em que essas ocupações avançam sobre corpos de água – as palafitas em Belém, Santos, Recife e Salvador.

Diante da precariedade em que essa população é submetida ou “*gentrificada*”, setores mais progressistas da sociedade se engajam na luta pelo direito à moradia com isonomia. Parte dessas ações ainda são insuficientes nessas garantias e ainda existem casos de desapropriação de moradores para dar espaço a perpetuação “selvagem” do capital.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. **Gentrificação**". In: Enciclopédia de Antropologia. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia. 2018. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>
Acesso em 07 de maio 2022

CANO, W. **Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil**. Campinas: Ed. Unicamp, cap. 4, 1a. reimpressão 2006.

COSTA, A. F. **Porto Maravilha: a evolução urbana da região portuária e os cinco primeiros anos da operação urbana consorciada**. EPPGG – Escola de Políticas Públicas e Gestão Governamental. Monografia. 84p.

FUJIMOTO, N. A. **A produção monopolista do espaço urbano e a desconcentração de terciário de gestão na cidade de São Paulo: O caso da avenida Eng. Luís Carlos Berrini**. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana. FFLCH – USP, 1994.

GOMES, L. **1808**. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2007.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades Brasileiras (2021)**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>
Acesso em 07 de maio 2022

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Região de Influência das Cidades Brasileiras (2018)**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=acesso-ao-produto>
Acesso em 07 de maio 2022

LEMOS, Carlos A. C. **Como nasceram as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2016. 190p.

MATTOS, C. **Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana**. Nueva Sociedad, n.º. 212 (2007), pp. 82-96.

MIELE, S. A. F. **Avenida Eng. Luís Carlos Berrini: a produção do “moderno”**. São Paulo: GEOUSP - Espaço e Tempo, n.º 20, pp. 145-171. 2006.

OLIVEIRA, Francisco de. **A questão regional e a hegemonia inacabada**. Conferência IEA, 31 de março 1993.

PEREIRA, J. V. B. **Planejamento urbano, turismo e desenvolvimento local: o caso do Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro.** Ouro Preto: UFOP 2015. Monografia. 66p.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Revista Porto Maravilha.** Rio de Janeiro: Prefeitura. Dez-2016, n.º. 22.

ROLNIK, R. **Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?** Revista da ANTP, São Paulo, 2003.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** 1ª ed., - São Paulo: Editora da USP, 1993. 176p.

SOUZA, A. M. G. **Urbanismo neoliberal, gestão corporativa e o direito à cidade: impactos e tensões recentes nas cidades brasileiras.** Cadernos Metrópole. São Paulo, v. 20, n. 41, pp. 1-292, 2018.

TROI, M. **Carrocracia: fluxo, desejo e diferencia o na cidade.** Peri dicus, Salvador, n. 8, v. 1, nov.2017-abr. 2018.

VIZEU, Rodrigo. **Os Presidentes: a história dos que mandaram e desmandaram no Brasil.** Rio de Janeiro: HarperCollins, 2019. 336p.