

Paisagem urbana do capitalismo dependente: acumulação no processo produtivo do espaço urbano e o fetiche da mobilidade no Rio de Janeiro

Cláudio Rezende Ribeiro

Resumo: A urbanização do século XXI acelera os tempos de reprodução do capital. O aprofundamento dos processos contraditórios de organização social oriundos do Modo de Produção Capitalista, por sua vez, amplia os espaços de alcance da urbanização. Como qualquer outro processo advindo do modo de produção capitalista, a produção da paisagem urbana demanda um desvelar de sua configuração enquanto mercadoria; seu processo específico de valorização exige do materialismo histórico esforço teórico que seja capaz de demonstrar como os espaços são materialização de tempos acumulados de forma desigual nas cidades.

Este artigo contribui com uma investigação que articula a relação existente entre o modo pelo qual a produção do espaço urbano brasileiro, impulsionado pela modernização dependente descrita por Florestan Fernandes, serve de meio de aprofundamento da acumulação de capital a partir da reprodução da paisagem urbana.

Esta investigação é feita a partir do caso-referência relacionado à opção política de implementação de tecnologias heterônomas de mobilidade no espaço urbano brasileiro, notadamente o recém implementado VLT na cidade do Rio de Janeiro, como forma de dialogar com o senso comum do progresso e do desenvolvimento industrial na direção de ampliar o fetiche da mercadoria cidade, obscurecendo, ao mesmo tempo, estratégias renovadas de apropriação de riqueza.

Palavras-chave: Urbanismo, mobilidade, acumulação, capitalismo dependente.

Dependent capitalism urban landscape: accumulation in space production and mobility fetishism in Rio de Janeiro

Abstract: The urban landscape production demands an unveiling of its commodity configuration. Its specific process of valorization requires a theoretical effort from historical materialism to demonstrate the way spaces can be seen as a materialization of time unequally accumulated in cities.

This paper brings an initial contribution that intend to articulate how the Brazilian production of urban space driven by the dependent modernization described by Florestan Fernandes serves as a means of deepening the accumulation of capital from the reproduction of the urban landscape.

The research is based on the reference case related to the political option for implementing mobility heteronomous technologies in the Brazilian urban space, notably the recently implemented VLT in the city of Rio de Janeiro, as a way to dialogue with the common sense of progres. That situation can be seen broadening the fetish of the city commodity while obscuring, at the same time, renewed strategies of wealth appropriation.

Keywords: Urbanism, mobility, accumulation, dependent capitalism .

Introdução:

Não conheço nada mais imponente que a vista oferecida pelo Tâmis, quando se sobre o rio, do mar até a ponte de Londres. A massa constituída pelo casario, os estaleiros em ambos os lados, sobretudo acima de Woolwich, os incontáveis navios dispostos ao longo das duas margens [...] tudo isso é tão extraordinário, tão formidável, que nos sentimos atordoados com a grandeza da Inglaterra antes mesmo de pisar em solo Inglês.

Mas os sacrifícios que tudo isso custou, nós só os descobrimos mais tarde. Depois de passarmos, por uns quantos dias, as pedras das ruas principais, depois de passar a custo pela multidão, entre as filas intermináveis de veículos e carroças, depois de visitar os “bairros de má fama” desta metrópole [...] (ENGELS, 2007, p.67)

O espaço urbano inglês, descrito por Engels em “A situação da classe trabalhadora na Inglaterra”, possui um papel estruturante para o desvelamento do modo de produção capitalista demonstrado naquela obra. A sistêmica condição de desigualdade será comprovada, inclusive, através da necessária produção de um espaço urbano desigual, segregado, sobretudo, capaz de realizar valor de troca. A produção desigual do espaço alimenta a desigualdade de sua reprodução: não se trata apenas de sintoma ou consequência de condições que lhe são externas, o espaço urbano é elemento ativo do processo de acumulação.

Esta configuração teórica não foi ignorada pelas ciências sociais que tem produzido importantes reflexões sobre este viés. Autores como Lefebvre, Milton Santos, Sérgio Ferro, David Harvey, Otília Arantes, para citar apenas alguns, produziram rigorosas leituras a respeito da reprodução do espaço no capitalismo. O século XXI apresenta uma realidade de aceleração do processo de urbanização que demandará, cada vez mais, uma compreensão mais aprofundada da relação entre tempo e espaço de reprodução social. As novas formas organizadas para ampliar a extração de mais-valor, focadas no binômio informatização-informalização (ANTUNES, 2015) operam, inclusive, na diluição do tempo da jornada de trabalho que, cada vez mais, tende à totalidade do tempo de vida do trabalhador o que resulta, necessariamente, a uma tendência da ampliação do espaço de sua realização. Compreender a localização do mais-valor é tarefa investigativa cada vez mais necessária. Este breve ensaio tenta indicar alguma contribuição possível para alimentar o debate da relação entre espaço e acumulação de

riqueza a partir de alguns elementos da paisagem urbana carioca contemporânea.

Um breve passeio pelo Porto Maravilha¹:

Quando você for ao Porto Maravilha, região central do Rio de Janeiro, lá onde ficavam os atracadouros dos navios que traziam trabalhadores escravas e escravos de diversos locais da África para o centro da colônia diuturnamente, repare na cor das lixeiras. Ao contrário do laranja, padrão das que são distribuídas e organizadas pela Companhia Municipal de Limpeza Urbana, encontrará o azul. E no lugar do brasão da prefeitura com os tradicionais golfinhos (que estão desaparecendo também na Baía de Guanabara e Sepetiba) encontrará o logotipo do consórcio Porto Novo. Azul e laranja são cores complementares, se você ficar olhando fixamente para algo azul por 30 segundos e deslocar seu olhar para um anteparo branco surgirá a revelação laranja (e vice-versa), experimente fazer isso com as lixeiras do Porto Maravilha, quem sabe não aparece no lugar da logomarca do Porto Novo, a complementar marca da Caixa Econômica Federal (curiosamente azul e laranja), revelando a “parceria público privada” financiada, majoritariamente, com verbas do FGTS que foram o lastro do avançado projeto de privatização da cidade. Oito anos depois de criada a Operação Urbana Consorciada, através da Lei Complementar nº101 de 2009, as empresas vencedoras da licitação querem devolver a mercadoria para o setor público, alegando que ela não gera os ganhos esperados, sinal de que houve a concretização dos riscos que foram assumidos pelo capital retirado dos fundos de proteção ao trabalho.

Quando for andar pela Praça XV, lá onde ficam as estações de barcas que trazem trabalhadores da Grande Rio para o centro metropolitano diuturnamente, repare no piso. Poucos metros antes das numerosas e lucrativas catracas, há uma diferenciação entre a pedra portuguesa algo próximo ao granito. Esta linha divisória não é um capricho estético – sobretudo porque estética nunca é somente capricho – mas uma delimitação que explicita onde termina a praça pública e onde começa a concessão ao setor privado da exploração do direito à mobilidade quando este é vendido (caro) em forma de serviço (ruim) para a população pela CCR Barcas. Em diversos atos realizados na Praça XV, quando manifestantes tentam estabelecer comunicação com as passageiras e passageiros em (longa) espera através de um megafone em frente às estações, há interferência dos

1 A primeira parte deste artigo é oriunda de um texto publicado no BlogJunho em 2016: <http://blogjunho.com.br/paisagem-urbana-e-acumulacao/>

seguranças da concessionária forçando os manifestantes a darem uns passinhos para trás desse piso diferenciado, pois ali é espaço privado, e a parceria com o público não inclui a concessão para manifestações. As barcas são uma das mais antigas concessões ao capital de serviços públicos urbanos, tendo papel de destaque na mercantilização da cidade do Rio de Janeiro (ABREU, 2006). A relação entre tempo e espaço do capital, obviamente, encontrará nos serviços de deslocamento rápido a primeira e mais aguda expressão de realização. Como veremos, cada vez mais o tempo e o espaço da obviedade são tornados insuficientes.

Quando você entrar num trem feito na China para a MetrôRio, lá onde se apertam as moradoras e os moradores da cidade do Rio de Janeiro diuturnamente para irem e voltarem do trabalho, lá onde é proibido trabalhar vendendo outras mercadorias (incluindo apresentações artísticas), sob a acusação de gerar insegurança e perturbação, sendo inclusive incentivado que o passageiro denuncie ambulantes, repare nas pequenas letras dos anúncios da estação, das propagandas, etc, pois encontrará uma palavra sem significado, uma marca que você não conhece, mas acaba consumindo durante a longa viagem: Invepar.

Desvelar a relação entre capital e espaço no Brasil demanda a compreensão das particularidades da urbanização brasileira. Milton Santos (2002) demonstra a contradição do crescimento simultâneo de grandes metrópoles e cidades médias (cidades agrícolas, cidades para o campo) no Brasil. Este fator é estratégico para que a relação entre grandes empresas, como a Invepar, e o espaço urbano não se restrinja a serviços realizados nas grandes metrópoles. Dois casos recentes merecem estudos mais rigorosos: a aprovação da Medida Provisória 759², que conjuga a dominação do agronegócio com as incorporadoras do espaços urbano, e a lei 12598/2012, que incentiva a atuação, na área estratégica de defesa, de grandes construtoras que, inclusive, desenvolveram acordos com empresas estrangeiras para propostas de privatização da fronteira seca do país.³O texto que segue tratará, de forma mais detida, do caso específico dos projetos de “renovação urbana” recentes da cidade do Rio de Janeiro, tomando como referência a mobilidade urbana como forma de acumulação.

2 Sobre este tema, publicamos recentemente o seguinte texto:

<https://direitourbanismo.wordpress.com/2017/05/15/notas-sobre-a-mp-759-o-fim-da-funcao-social-da-propriedade-urbana-e-rural/>

3 Conferir em: <http://www.defesa.gov.br/industria-de-defesa/lei-de-fomento-a-base-industrial-de-defesa>

Paisagem, acumulação e história: contradições do espaço produzido.

Sabemos que a sociedade capitalista tem sua centralidade no acúmulo de mercadorias; resta entender como esse processo ocorre quando consideramos que isto pode significar, também, acúmulo de cidade. Sendo o trabalho a substância do valor, é fundamental decifrar as diferentes maneiras como este trabalho incorpora o valor na mercadoria cidade. Para além da especulação imobiliária tradicional, que opera na expansão horizontal ou vertical da urbanização do espaço, uma espécie de “mais valia absoluta” da cidade, a produção do espaço carrega consigo, cada vez mais, diferentes meios de geração de uma “mais valia relativa” da paisagem.

Esta relação deve ser melhor compreendida. Não se pode esquecer que a única mercadoria cujo valor de uso para a classe proprietária será produzir mais-valor é a Força de Trabalho:

A relação entre o industrial e o operário não é uma relação humana: é uma relação puramente econômica – o industrial é o “capital”, o operário é o “trabalho”. E quando o operário se recusa a enquadrar-se nessa abstração, quando afirma que não é apenas “trabalho”, mas um homem que, entre outras faculdades, dispõe da capacidade de trabalhar, quando se convence que não deve ser comprado e vendido enquanto “trabalho” como qualquer outra mercadoria no mercado, então o burguês se assombra. Ele não pode conceber uma relação com o operário que não seja a da compra-venda; não vê no operário um homem, vê *mãos (hands)*, qualificação que lhe atribui sistematicamente. (ENGELS, 2007, p. 308)

As formas de extração de mais-valor, absoluto e relativo, vão operar, como é sabido, na relação temporal da jornada de trabalho, expandindo ou adensando a produtividade segundo determinadas relações técnicas e políticas de cada momento em cada setor da produção. Ao afirmar a possibilidade de entendimento de extração de “mais-valor absoluto ou relativo” da mercadoria cidade, realiza-se um duplo movimento de interpretação desta relação.

O primeiro movimento é compreender duas diferentes formas de extração de ganho na produção de espaço urbano que guardam relação quantitativa com o caráter *absoluto* e *relativo* da extração de mais-valor. O aumento direto da jornada de trabalho, absoluto, pode ser interpretado, no caso da terra, como a expansão pura e simples do tecido

urbano, ou seja, a expansão horizontal ou vertical da cidade, através de planos e projetos urbanos (Barra da Tijuca, ou o Porto Maravilha, por exemplo) ou políticas de habitação, infraestrutura ou serviços (Minha Casa, Minha Vida, por exemplo) que transformam terras desvalorizadas em terrenos caros de maneira abrupta: um ganho através do crescimento absoluto do tecido urbanizado. Por outro lado, a intensificação da jornada de trabalho, aumento relativo da produtividade, pode ser visto de forma similar a determinadas estratégias de valorização do solo que não alteram, necessariamente, a quantidade de tecido urbano a ser valorizada, mas alteram sua maneira de valorização, intensificando seu valor: formas simbólicas de especulação atreladas ao campo do entretenimento, alterações de uso para intensificar a exploração do espaço já produzido, implementação de apêndices tecnológicos que alteram a forma de utilização do espaço (gadgets georreferenciados para *tablets* e *smartphones*) e, é claro, ampliação da exploração privada do espaço já existente através da transformação de direitos em serviços privatizados, como é o caso do MetrôRio.

Um segundo movimento de interpretação e desvelamento necessário é compreender a correlação direta da alteração da jornada de trabalho com os dois movimentos citados no parágrafo anterior. A identificação da expansão do lugar da extração do mais-valor também deve ser buscada como forma de compreensão do desenho contemporâneo do capital. Privatização de serviços públicos atrelados ao capital financeiro, por exemplo, intensificam a relação entre consumo de direitos – mobilidade, por exemplo – e esfera da produção (situação que será tratada neste artigo); a ampliação da organização do trabalho a partir do chamado “capitalismo de plataforma” (CHIODI e EVANGELISTA, 2016), por sua vez, expande o espaço de realização do ais-valor, cada vez mais transformando o espaço total em lugar de trabalho, concomitantemente ao tempo total como tempo de trabalho, configurando uma situação limite na qual a Força de Trabalho se torna consumidora de sua realização enquanto explorada: contrata-se um serviço cujo uso oculto é uma plataforma que oferece a autorização da própria exploração do consumidor/trabalhador⁴.

Historicizar o processo de realização da mercadoria é sempre o modo mais eficaz de evidenciação das relações de exploração. Não é diferente no caso da cidade. Compreender, por exemplo, que determinadas áreas da cidade recebem historicamente mais investimentos que outras é um exemplo inicial importante. A interligação entre

4 Parte destas reflexões eu devo aos debates recentes realizados junto ao Laboratório de Direito e Urbanismo do PROURB-FAU-UFRJ.

capital privado das companhias de transporte com a elite nacional detentora da terra foi uma das formas mais utilizadas na virada do século XIX para o século XX (ABREU, 2006) e desencadeou um acúmulo de investimento em áreas como a Zona Sul e Tijuca que, até hoje, são regiões privilegiadas para a realização de uma super valorização da cidade.

A necessidade de desvelar estas relações reside também no fato de que esta história da produção acumulativa da cidade não está contada nos seus monumentos. Muito pelo contrário, estes espaços denominados de “históricos” tornam-se, cada vez mais, elementos que catalisam, ocultando, o aumento do valor de troca do espaço. A cidade apresenta, como elemento de valorização, um modo próprio de contar sua história que, por sua vez, reforçará seu próprio aumento de valor. A história oficial da cidade é usada como forma de reforçar a própria narrativa contada por seus monumentos, e esta utilização se dá de maneira ativa, isto é, utilizando estes próprios monumentos para acumular valor de troca nestes espaços: o espaço se realiza, também, enquanto ideologia. Compreender a história da valorização e acumulação urbana requer, portanto, compreender e reconstruir a forma de apresentação histórica desta própria mercadoria, o que somente vai ocorrer quando a luta por memória for encarada, também, como uma luta por distribuição de cidade⁵.

Neste artigo, serão exploradas algumas possibilidades de leitura do espaço que problematizam a acumulação de riqueza a partir da (re)produção do espaço urbano para contribuir com a construção crítica da percepção da paisagem da cidade.

Para ajudar nesta direção, é preciso que os olhos estejam atentos, pois a paisagem urbana oferece elementos concretos que podem, e devem, auxiliar a compreender as contradições escamoteadas pelo processo tradicional de fetichização do modo de produção capitalista. Os rastros deixados pela ação do grande capital, com todas as suas contradições, devem ser reunidos de modo a evidenciar a contradição da paisagem de valorização e acumulação, que se tornou a finalidade urbanística maior no tempo presente; estes rastros e cacos reunidos ajudam na direção de compreender uma totalidade apreensível por uma leitura espacial complexa (HALFEN, 2014)⁶.

5 Estas são reflexões que, definitivamente, merecem ser investigadas por um corpo mais amplo dentro do campo da teoria marxista.

6 O trabalho de graduação de Halfen a respeito das relações de Produção do Porto Maravilha é um bom exemplo de construção crítica desta relação. Pode ser encontrada informação sobre o mesmo nos seguintes links: <https://direitourbanismo.wordpress.com/2015/11/09/porto-maravilha-a-paisagem-fetich/> e o trabalho completo aqui https://issuu.com/vitorhalfen/docs/porto_maravilha_e_a_aliena_o_do_

Assim, retomemos, primeiramente, os exemplos iniciais deste texto para, depois, avançarmos nas possibilidades de entendimento de outras relações entre espaço e capital, a partir do exemplo da contradição entre a remoção da Vila Autódromo e a construção do Campo de Golfe Olímpico e, posteriormente, a implementação do VLT como forma de aprofundar a lógica da modernização dependente.

Acúmulo de capital, acúmulo de espaço: forma e conteúdo.

Os três exemplos referenciados na parte inicial deste texto, Porto Maravilha, Barcas Rio-Niterói e MetrôRio, contêm elementos importantes para a compreensão da produção do espaço urbano contemporâneo: a crescente dissolução dos limites entre o espaço público e o espaço privado. Seja no Porto Maravilha, no transporte metropolitano por barcas ou no metrô, é criada e vivenciada todos os dias uma nova espacialidade “público-privada” que acelera o processo contraditório de valorização do espaço: transformando a forma da cidade sob a égide de um conteúdo determinado pelo capital, e ao mesmo tempo transformando o conteúdo da cidade sob a égide de uma forma determinada do capital contemporâneo.

No primeiro movimento, no qual a forma da cidade é adaptada a determinado conteúdo, percebemos que a alteração é processada a partir de substituições de equipamentos (*retrofits* que transformam edifícios em museus, por exemplo), construções de novos equipamentos (sobretudo “turístico/culturais”, de museus a estações de teleféricos), instalações de nova infraestrutura (calçamento com materiais de luxo, cabeamento de redes de fibra ótica, VLTs que ligam regiões em valorização ao centro financeiro da cidade), etc. A mudança na paisagem ocorre segundo o conteúdo determinado pelo grande capital: implementação de turismo, de espaços para corporações instalarem seus novos centros de comando junto com seus hotéis, etc. A remoção de moradores pobres, a destruição, sem deixar vestígios, da força de trabalho informal através da violenta proibição de ambulantes autônomos nessas áreas, enfim, a “higienização do século XXI” serve para a formatação de um espaço padrão, standard, que, como toda mercadoria, é intercambiável, afinal uma “mercadoria só ganha expressão universal de valor porque, ao mesmo tempo, todas as outras expressam seu valor no mesmo equivalente, e cada novo tipo de mercadoria que surge tem de fazer o mesmo.” (MARX, 2013 , p.142)

Esta equivalência da mercadoria cidade não pode se dar apenas na forma do espaço, o

duplo caráter da mercadoria age, na cidade, a partir da contradição entre uso/troca em relação profunda com outra contradição: a forma/conteúdo, na medida em que a forma histórica de produção de um determinado espaço urbano deverá ter seu conteúdo transformado, dependendo da especificidade e da força de atuação do capital naquela alteração. E, também, cada vez mais, esta forma cidade se torna intercambiável num mercado global de cidades mercadorias que se colocam à venda, o que deverá gerar, se é que já não está acontecendo, uma crise de superprodução de espaços globais: as “*world class cities*”.

O segundo movimento anunciado, no qual o conteúdo da cidade é alterado a partir da forma contemporânea de atuação do capital também deve ser compreendido e está em franco diálogo com o anterior. De forma breve, é necessário evidenciar que a utilização da cidade se dá, cada vez mais, segundo conteúdos articulados com a acumulação do capital que atua na velocidade da comunicação financeira, o que só pode ser realizável devido à (des)regulamentação do solo que acompanha e, ao mesmo tempo, determina a alteração de sua forma. Cada vez mais o espaço urbano é *locus* necessário de circulação do capital das mais diferentes e variadas maneiras. Assim, o conteúdo da cidade se altera quando seu espaço se torna uma preparação para receber o grande capital (forma), entrando assim nas prateleiras de investimentos futuros, ou melhor, entrando assim na fila de venda de um capital constante bastante caro, como foi especificado no item anterior. É como se as cidades fossem um estágio bastante avançado da maquinaria e da grande indústria, aguardando ser adquirida pelo fluxo internacional de capital para proporcionar uma exploração mais eficaz de sua força de trabalho, aproveitando a vantagem concorrencial da inovação do tecido urbano.

Mas há outro elemento que ocorre durante o próprio processo de produção desta maquinaria sofisticada: a gestão deste espaço, ou melhor, a extração de mais-valor no próprio processo produtivo do espaço urbano: o espaço de trabalho se amplia cada vez mais para a exploração nos tempos ociosos do deslocamento, por exemplo. A construção deste espaço já é uma tradicional forma de incorporação de “mais-valia absoluta da cidade” pelas construtoras, é claro, mas a atual forma de gestão traz possibilidades do que podemos encarar como geração de “mais valor relativo” como foi explicado acima. O Porto Maravilha, a CCR Barcas e o MetrôRio, por exemplo, são todos administrados por consórcios encabeçados por construtoras:

- Consórcio Porto Novo (Porto Maravilha): OAS, Odebrecht e Carioca Engenharia⁷;
- MetrôRio (Invepar): OAS⁸
- CCR (detém 80% da CCR Barcas) : Camargo Correa, Andrade Gutierrez e Soares Penido⁹;

No entanto, ao observarmos a composição de capitais destes consórcios, perceberemos que não reside ali apenas o setor da construção civil, a desregulamentação da gestão pública na direção de parcerias público-privada incorporou, por exemplo, parte do agronegócio na gestão urbana; o grupo Roncador, vinculado ao grupo Soares Penido, tem origem na pecuária e no plantio de monocultura de soja, o que rompe com a clássica separação entre rural e urbano de várias maneiras, como aliás, já apontava, por outros caminhos, Milton Santos ao descrever a urbanização brasileira e a interferência do espaço agrícola neste processo.

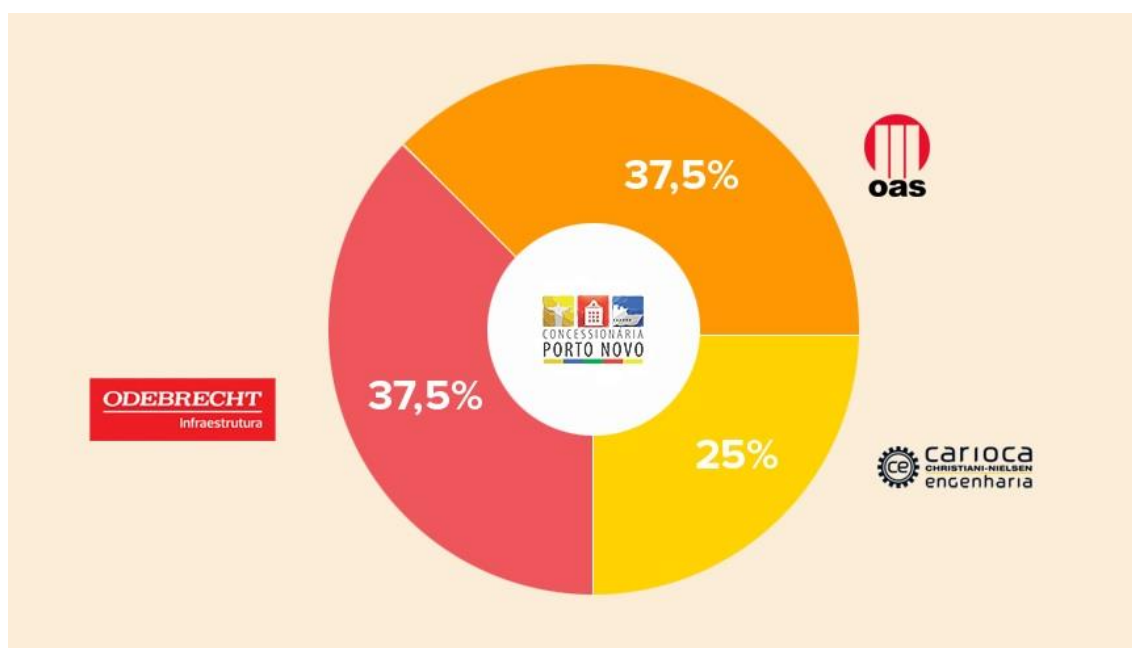


Figura 1: composição do Consórcio Porto Novo. Extraído de: <http://www.portonovosa.com/pt-br/estrutura-acionaria>

7 Conferir em: <http://www.portonovosa.com/pt-br/estrutura-acionaria>

8 Conferir em: <http://ri.invepar.com.br/show.aspx?idCanal=munF/izfSdP13X7eR5fcGg==>

9 Conferir em:

http://ri.ccr.com.br/grupoccr/web/conteudo_pt.asp?idioma=0&conta=28&tipo=47149

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA

O capital social da Invepar é representado por 429,2 milhões de ações: 143,1 milhões ON (ordinárias) e 286,1 milhões PN (preferenciais).

Acionistas	ON	%	PN	%	Total	%
BB Fundo de Investimento em Ações	35.764.281	25,0%	73.939.746	25,8%	109.704.027	25,6%
OAS Infraestrutura S.A.	35.764.280	25,0%	69.117.380	24,2%	104.881.660	24,4%
Construtora OAS S.A.	1	0,0%	1	0,0%	1	0,0%
PETROS	35.764.281	25,0%	71.528.561	25,0%	107.292.842	25,0%
FUNCEF	35.764.281	25,0%	71.528.561	25,0%	107.292.842	25,0%
Total	143.057.124	100%	286.114.248	100%	429.171.372	100%

Figura 2: Composição da Invepar. Extraído de: <http://ri.invepar.com.br/show.aspx?idCanal=munF/izfSdP13X7eR5fcGg==>

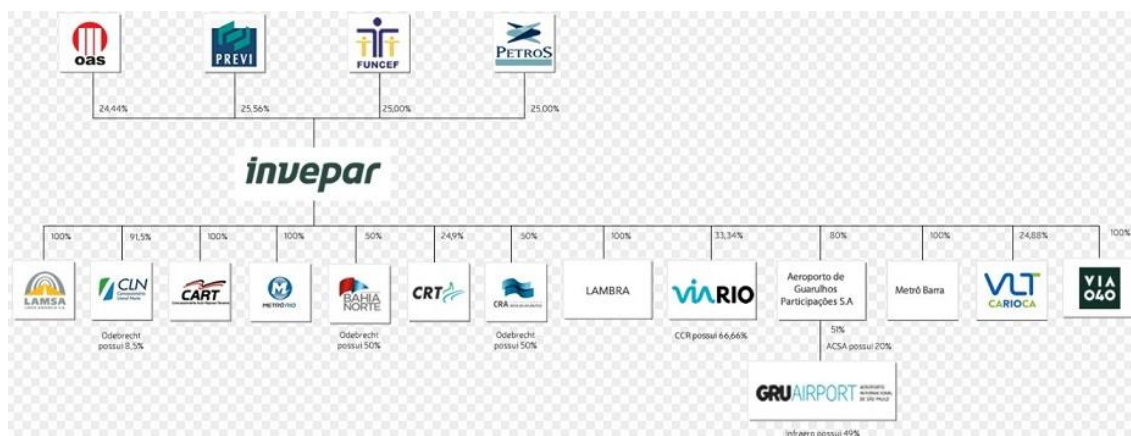


Figura 3: Estrutura societária da Invepar. Extraído de: <http://ri.invepar.com.br/ViewImage.aspx?image=qObFx9WpUNGPvzm3ue4/eA==>

Composição Acionária		
A atual distribuição do Capital Social da CCR é:		
Acionista	Ações Ordinárias	%
Andrade Gutierrez (1)	300.149.836	14,86%
Camargo Corrêa (2)	300.149.832	14,86%
Soares Penido (3)	304.004.776	15,05%
Novo Mercado	1.115.695.556	55,23%
Total:	2.020.000.000	100,00%

Figura 4: composição da CCR. Extraído de: http://ri.ccr.com.br/grupoccr/web/conteudo_pt.asp?idioma=0&conta=28&tipo=4714
9

Chama atenção, no entanto, uma forma mais sutil e perversa de captura de mais-valia, a preponderância de fundos de garantias trabalhistas, inclusive fundos de pensão, nestes investimentos urbanos. A operação urbana consorciada Porto Maravilha, como já foi relatado, foi garantida pelo FGTS da Caixa Econômica Federal, por outro lado, a Invepar possui em sua composição acionária os Fundos Petros e Funcef (50% das ações), além de um fundo de investimento do Banco do Brasil (25%). Portanto, o novo conteúdo do espaço urbano produz, também, “mais valor relativo da cidade” ao utilizar, para aumentar o acúmulo de espaço urbano, o financiamento garantido pela classe trabalhadora, usurpando um acúmulo de riqueza que tinha como finalidade garantir segurança social. A utilização deste tempo de trabalho acumulado capturado pelos fundos de pensão para aumentar o valor do solo rouba duas vezes a classe trabalhadora que, sem saber, tem seu futuro utilizado para empobrecê-lo no presente, por exemplo, ao pagar uma das mais caras passagens de metrô, acumulando, só mesmo tempo, mais cidade nas mãos dos proprietários que, ao usar destes fundos para produzir uma cidade que lhes renderá mais ganhos, aumentam o preço do solo que, inclusive, aumentará aluguéis daqueles que, sem saber, financiaram o projeto urbano que lhes oprime.

Acumulação, luxo e espaço improdutivo.

Entender a cidade como mercadoria, como podemos perceber, não é tarefa simples, um dos elementos que podem ajudar a compreender as diferentes formas de aparição

mercantil do espaço urbano é a contradição entre a produção de artigos de luxo e produção de miséria. Uma característica destacada por Marx a respeito da introdução da maquinaria ao processo produtivo deve auxiliar o entendimento da cidade enquanto mercadoria produzida ao mesmo tempo que é processo de produção:

O resultado imediato da maquinaria é aumentar o mais-valor e, ao mesmo tempo, a massa de produtos em que ele se representa [...]. Sua riqueza crescente e a diminuição relativamente constante do número de trabalhadores requeridos para a produção dos meios de subsistência geram, ao mesmo tempo, além de novas necessidades de luxo, também novos meios para sua satisfação.(MARX, 2013, p.517)

Sabe-se que o meio de produção da construção civil não representa um setor tradicional do desenvolvimento da maquinaria, e a utilização de uma alta taxa de Força de Trabalho integra a reprodução tradicional de seu *modus operandi*. Há diversas obras que tratam desta relação, e vale destacar a de Sérgio Ferro (2006), que, ao analisar as relações entre o canteiro de obras e o desenho de projeto revela como o trabalhador arquiteto e urbanista realiza um papel inusitado de coordenador de um processo que dispensa a intensificação da maquinaria, no canteiro, a partir de seu desenho (por sua vez, sempre mais tecnológico, conforme demonstra HALFEN (2014)). No momento, é importante perceber que a cidade não se torna mercadoria apenas pela atuação do setor da construção civil, mas a partir de uma combinação de setores que utiliza o espaço urbano como seu objeto de acúmulo e apropriação.

O estágio atual de desenvolvimento dos meios de produção, por exemplo, é capaz de gerar excedentes que se realizam das mais diferentes formas sob a produção de objetos de luxo, na medida em que uma “parcela maior do produto social é transformada em produto excedente, e uma parcela maior deste último é reproduzida e consumida sob formas mais refinadas e variadas” (MARX, 2013, p.517). Uma das maiores empresárias do campo da arquitetura e urbanismo globais, por exemplo, Zaha Hadid (que faleceu de forma precoce em 2016), representava, a partir de seu escritório, um exemplo nítido de como a escala de produtos de luxo tem se tornado cada vez maior. Seu cardápio de mercadorias ofertava desde sandálias de *griffe*, até iates de luxo com *design*

paramétrico, mas, sobretudo, hotéis, estádios de futebol e museus em todo o mundo¹⁰; incluindo obras caríssimas realizadas em estados antidemocráticos detentores de farto capital. Este mercado crescente de excedentes nada mais é do que uma amostra de como a crise do capital produz subterfúgios para se conter.

A cidade do Rio de Janeiro não escapa desta condição, e um dos exemplos que revelam de modo mais explícito esta produção de luxo pode ser percebido pela simultânea construção de um campo de Golfe e remoção de espaços de moradia dos pobres da cidade, por exemplo, na Via Autódromo.

Obviamente que este exemplo dialoga, também, com a valorização da cidade via especulação imobiliária (sobretudo a partir do condomínio de luxo que será construído no entorno do campo do esporte da distinção). Mas, quando observamos as duas ações simultâneas, chama a atenção outra forma de atuação. A cidade preparada para o capital no Porto Maravilha, no centro da cidade, representa, em parte, um acúmulo voltado para a produção de um local destinado à reprodução do trabalho por via da instalação de sedes de corporações; mas a mercadoria cidade produzida na região do Campo de Golfe, e na Zona Oeste olímpica de modo geral, representa uma maneira paralela de espaço: a especulação imobiliária de luxo: são duas faces de uma só atuação do capital. Ao mesmo tempo em que se destrói partes da cidade para homogeneizar a paisagem segundo padrões estéticos da classe dominante, constrói-se mais um campo de golfe que será utilizado por aqueles que parasitam sua riqueza, acumulando-a. Seja para reafirmar seu ideário renovado de trabalho corporativo, seja para garantir sua promessa de um modo de vida abundante pela produção do espaço simbólico do luxo não produtivo, o capital segue incorporando o espaço urbano em diferentes e simultâneas maneiras de acumulação.

A mercadoria aparece para nós de diferentes formas e é papel do materialista histórico decifrá-las para construir uma crítica que seja alimento da luta contra a mercantilização da vida. Afinal, o que deve ser feito com a cidade capitalista e como combater sua inexorável e crescente mercantilização? Demoli-la de forma luddista não parece uma solução correta, sobretudo porque a demolição integra as formas mais eficazes de valorização. Portanto, é importante identificar com rigor as maneiras como a cidade se mostra como uma mercadoria sem acreditar que objeto tão dinâmico apresenta apenas um único modo de reificação da troca, o que reduziria as formas de atuação da classe

10 Conferir: <http://www.zaha-hadid.com/#>

trabalhadora na luta pelo direito à cidade. Para ampliar este campo de combate, é preciso saber enxergar os processos de realização do valor na cidade, o que não é tarefa simples e deve, constantemente, ser atualizada. Para finalizar estas provocações, será debatido um caso específico, relacionado à mobilidade e que possibilita reflexões que apontam rumos diversos de incorporação do espaço pelo capital em sua forma contemporânea tal qual ela tem sido concretizada no cenário nacional.

A implementação do VLT: modernização dependente no espaço urbano¹¹

Estava contida no projeto olímpico a ideia de que um empreendimento privado de entretenimento traz impactos positivos, dinamizadores e contagiantes para a cidade onde será realizado. Esta ideia ganha força no urbanismo, sobretudo, a partir do amadurecimento de uma lógica pós-moderna que afirma ser o projeto fragmentado o substituto adequado ao planejamento tradicional que havia chegado a um certo limite de atuação positiva (com muito boa vontade, é claro). Acontece que, ao criticar a padronização acachapante, geradora de desigualdades sociais da dinâmica industrial original, optou a hegemonia pós-moderna por reforçar uma diferenciação contextualista que, ao fim e ao cabo, tem sido mantenedora de desigualdades sociais do projeto industrial tardio, inclusive para explorá-las de maneira lucrativa na crescente estetização da pobreza, de seus espaços e de sua miséria. De industrialização em industrialização o urbanismo vai construindo a sua trajetória. Assim, aprender com o contexto torna-se, rapidamente, uma realização formal de colagens que recriam o presente de diversos modos, e a paisagem pós-moderna se torna uma produção caleidoscópica de diferentes maneiras de contar a mesma história. Os projetos urbanos, cada vez mais se tornando intervenções imediatistas e localizadas que dialogam com o presente (mas apenas com ele, mantendo-o como interlocutor necessário e permanente), configuram-se como os contos de Sherazade que, ao ficarem quase prontos, produzem no usuário-consumidor uma vontade de aguardar o próximo. A obsolescência programada do espaço urbano já não é mais uma estratégia inovadora, mas consolidada.

Dentro desta condição pós-moderna surgirá a ideia de legado urbano, isto é, uma

11 Parte das reflexões apresentadas aqui foram publicadas no blog do Núcleo Discente de Antropologia da UFRJ, a quem agradeço mais uma vez a oportunidade de estabelecer diálogo: <https://ndaufjrj.wordpress.com/2016/06/25/em-contexto-vlt-destino-progresso-estacao-barbarie-por-claudio-rezende-ribeiro/>

herança de um empreendimento-evento-projeto concretizado sob a forma de alguma intervenção espacial que, apesar de não ter sido realizada de forma justa e nem mesmo de acordo com as demandas da maioria população (que é pobre, lembremos) deixa – sabe-se lá por que razão – alguma contribuição que é anunciada como justa, democrática, necessária e, obviamente, a mais adequada a determinado tecido urbano. O VLT preenche os requisitos desses legados: um meio de transporte que não foi reivindicado por nenhuma força organizada que utiliza os meios coletivos privatizados de mobilidade da cidade, mas que surge como uma solução para algo que não se sabe o que é, mas que, pelo óbvio, deveria ser o melhor para todos.

Importante destacar que o referido trem é anunciado como uma grande novidade. Houve inclusive, a necessidade, por parte do poder executivo municipal, de criar uma personagem publicitária chamada “O explicador” para tentar justificar os gastos incompreensíveis com os jogos e demais eventos, inclusive anunciando o que seria um VLT.

Este, portanto, deverá ser consumido como se fosse um *gadget urbano*, uma atualização da experiência do circular na cidade, uma espécie de Bonde 2.0. Uma redenção da destruição do antigo VLT que, também, à sua época, foi implementado na cidade em vários bairros e de maneira heterônoma na virada do século XIX para o XX, conforme apontado por ABREU (2006), com a destinação de ampliar o ganho com a especulação imobiliária. Àquela época, no entanto, tratava-se de uma ampliação de ganho na cidade pela lógica do mais-vlor absoluto, hoje, a partir do relativo.

A implementação deste equipamento no espaço urbano carioca deve ser compreendido, inclusive, como uma representação concreta de modernização dependente, característica de nosso capitalismo que “importa progressos”, implementando técnicas que incorporam um avanço recuado por um lado, proporcionando acúmulos bastante intensivos de outro¹². Segundo Florestan Fernandes:

A ordem social competitiva, que se forma e evolui sob o capitalismo dependente, adapta-se, estrutural e dinamicamente, a essa diferenciação [do progresso importado, ou da modernização dependente]. Ela progride por meio dos dinamismos externos, que alcança ou pode incorporar. Como ela carece de condições estruturais para dar plena eficácia a tais dinamismos e não possui fatores dinâmicos próprios para se automodernizar, fixa-se

12 Estas reflexões acerca das relações entre o capitalismo dependente e a produção do espaço urbano brasileiro são fruto de férteis debates que o coletivo PERIFAU vem realizando nos últimos meses. Agradeço às/aos estudantes que compõem este grupo pela colaboração e a instigação de sempre.

residualmente nos limites da “eficácia possível” e da mudança “operacional” ou “controlável” (pois a mudança se torna operacional e controlável para as classes internas ou externas, a que pertencem os agentes das “decisões modernizadoras”). (FERNANDES, 2009, p.87)

Não bastasse as transformações no espaço urbano estarem de acordo com a dinâmica importa pelo Modo de Produção Capitalista, elas ocorrerão, como é esperado, de maneira intrínseca à lógica de coordenação sócio-política cujo território de atuação está localizado, reforçando-a. A modernização dependente é, assim, condição e reflexo do modo de alteração da paisagem urbana. A importação de tecnologia heterônoma de mobilidade, não adaptada às condições concretas de uso do solo urbano local ocorre, inclusive, atualizando a condição de dependência na medida em que é apresentada como se fosse, de fato, modernizadora, ocultando o que de fato foi atualizado, isto é, as decisões modernizadoras operacionais que se tornam ainda mais eficazes. A paisagem urbana joga um papel necessário, incorporando tecnologias deslocadas e mesmo obsoletas, como se fossem uma atualização de fato:

[...] Isso significa que a ordem social competitiva se adapta, estrutural e dinamicamente, a três tempos simultâneos de subdesenvolvimento. Um, que procede do atraso com que pode ser palco das “decisões modernizadoras”; outro, que nasce das limitações estruturais ao “emprego ótimo” das técnicas, instituições e valores importados, com ou sem seus contextos socioculturais; por fim, um terceiro, que se constitui graças à falta de referências internas, que possam ordenar e dinamizar a autonomização progressiva dos processos de inovação econômica, sócio-cultural e política (o que tem implicações muito graves, pois os agentes das “decisões modernizadoras” sabem, de antemão, que não podem controlar o fluxo da modernização nem promover a sua autonomização, estando todo o esforço despendido à mercê dos dinamismos externos de renovação). (FERNANDES, 2009, p.87)

Esta falta de referências internas, inclusive, permanece como um catalisador de determinado fetiche modernizador realizado pelas aparentes soluções tecnológicas de mobilidade, que carregam consigo um aparato tecnológico ideal para reproduzir um acúmulo de intervenções que, mantendo a desigualdade social exploram a exploração da classe trabalhadora, inclusive, pelas novas formas de gestão a que são submetidas: assim, implementa-se o BRT, teleféricos, novos trens do metrô e, a atração principal, o VLT.

Vale, a título de complementaridade, demonstrar a composição acionária do Veículo Leve sobre Trilhos, que reúne de maneira transversal as diversas forças do capital da

construção civil que atuam nos exemplos referidos anteriormente: CCR (através de sua Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços – CIIS) com 24,9317%, Odebrecht Mobilidade com 24,9317%, a onipresente Invepar com 24,9317% e também a Riopar Participações 24,9317%, empresa que atua no ramo de bilhetagem eletrônica; além destas a (argentina) BRt – Benito Roggio Transporte com 0,2506% e a (francesa) RATP do Brasil Operações – Participações e Prestações de Serviços para Transporte com 0,0226% completam a composição.

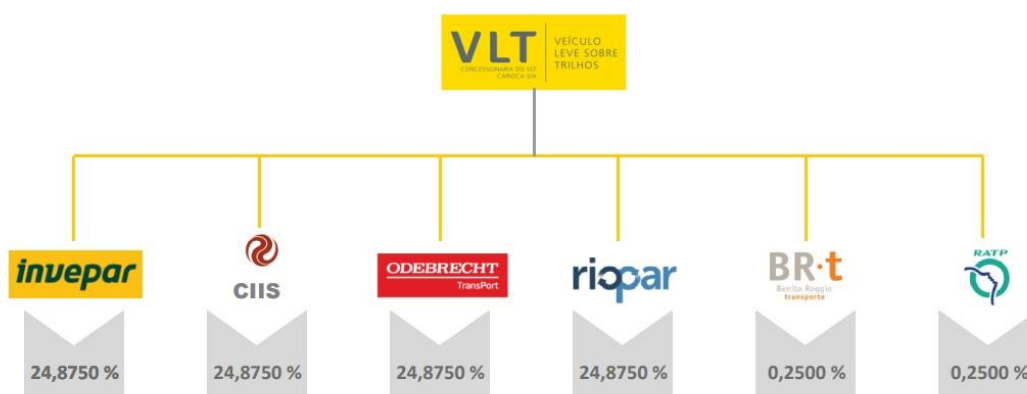


Figura 5: Composição da VLT. Extraído de: <http://vltrio.rio/transparencia/>

E quais as consequências da implementação deste objeto técnico neste espaço complexo em profunda transformação. Como era de se esperar, o VLT não veio com manual de instruções e, assim, foi obrigado o potencial usuário a desenvolver seu próprio “modo de usar”. Para solucionar essa questão, inclusive, empresas de comunicação hegemônicas vêm realizando grande esforço de domesticação civilizatória através de reportagens televisivas que tentam indicar àqueles, que nunca foram importantes para a concepção do projeto implementado, que garantir, por exemplo, a não utilização do espaço dos trilhos enquanto o veículo passa, ou, enquanto ele ainda está para passar já que ele é leve, mas não é mole não. Mantendo sua resistência histórica de apropriação-dominação do espaço, a população vai construindo novos modos de utilização da área que se quer exclusiva para o moderno e lento legado.

A técnica nunca é neutra e deve ser politicamente apropriada, evidenciando a disputa por conteúdo que determinadas formas exigem que dela seja extraída. Diante do cenário de indefinição, é necessária a construção de uma estratégia de apreensão do VLT que ainda não foi dada, poupando-o do possível desfecho da destruição total, seja por

abandono, seja por revolta – não que isso fosse gerar, de fato, um grande problema para a cidade, afinal, ele não está resolvendo nenhum; mas considerando que este aparato técnico está instalado, e “funcionando”, podemos pensar em algum modo de usá-lo a favor de outra lógica de cidade, dialogando, sobretudo, com o direito à cidade, com a memória coletiva dos oprimidos e com a justiça social.

Isso pode ser feito por uma razão territorial histórica. Não é algo tão óbvio, mas o trajeto que o VLT realiza tem um determinado caráter que dialoga, inclusive, com a capacidade que o estado tem de ceder suas terras (inclusive aquelas produzidas por ele em forma de sucessivos aterros ao longo século XX) ao setor privado. Por um lado, a proposta do VLT parece ininteligível, pois ele leva nada a lugar nenhum, isto é, dificilmente um morador do Rio de Janeiro está disposto a pagar uma passagem de transporte coletivo privado para ir, lentamente, do Aeroporto Santos Dumont com destino ao morro de São Bento. Basta dizer que estação “Central” do VLT não foi a primeira a ficar pronta, isto é, o local de maior acúmulo de pessoas; além do mais, o VLT não leva ninguém para São Cristóvão em conexão com os trens e nem mesmo para a Lapa. Mas, para a finalidade concreta de projeto o trajeto é bastante adequado: ele liga o aeroporto, o porto e a rodoviária, isto é, ele conecta os lugares pelos quais os turistas deverão circular de modo mais automático, tornando a paisagem a ser consumida um pouco mais *standard* do que já era.



Figura 6: Trajeto do VLT. Mapa retirado de <http://vltrio.rio/>

Destino: progresso. Estação: barbárie.

Mas, como foi afirmado antes, existe uma condição oculta que o espaço historicizado revela: um fato muito importante que o inusitado trajeto possibilita. Os trilhos que guiam esta máquina “Lucia-já-vou-indo” elétrica estão instalados por cima de algumas das principais barbáries urbanas do século XX. Benjaminianamente, o trajeto do VLT pode revelar a “paisagem do progresso” que é, ao mesmo tempo, a “paisagem da barbárie” e da dependência: os lugares onde a novidade serviu histórica e repetidamente como justificativa para a produção de injustiça social, mas que são apagados da memória devido à forma de transmissão dos bens culturais que obedece à lógica hegemônica da sociedade.

Podemos, para finalizar esta longa reflexão, convidar o anjo da história (BENJAMIN apud LOWY, 2005) a embarcar no VLT, reivindicando aqueles que lutaram, mas foram derrotados por projetos anteriores, a fim de possibilitar que a imposição deste atropelo social, cujo VLT é um dos símbolos mais palpáveis, não passe despercebida e se transforme em instrumento de resistência, tomada de consciência e um ponto de partida para outras lutas pelo direito à cidade que devem ser refeitas, sobretudo, em nome daqueles foram, ao longo do tempo, o contrapelo do projeto industrial que segue em curso. Senão vejamos:

1 – O VLT parte da esplanada do Castelo, que foi produzida na década de 20 depois da destruição do Morro do Castelo, um dos símbolos perdidos do começo da urbanização do Rio de Janeiro e que, à época, era local de moradia de pessoas pobres. Sua demolição foi justificada em nome da realização de nosso primeiro “megaevento”: a exposição de 1922;

2 – O Veículo, então, percorre toda a Avenida Rio Branco, antiga Avenida Central, símbolo do início do processo de urbanização industrial da cidade, síntese do projeto de Bota-abixo realizado pelo prefeito Pereira Passos, que, aliás, assumiu o poder executivo da capital com plenos poderes depois de respostas autoritárias à Revolta da Vacina dadas pelo estado e que desmantelaram boa parte da resistência política da época. Do mesmo modo, boa parte da cidade foi destruída com a justificativa de deixá-la mais uma vez moderna, em nome do progresso e apta à circulação mais rápida de mercadorias, sempre reforçando a dependência do processo e, obviamente, removendo para longe boa parte da classe trabalhadora. Uma espécie de pecado original das barbáries do Rio de Janeiro ao longo do século XX, com a única ressalva que não foi

tão original assim, visto que se tratava de mais um projeto de modernização dependente a reboque do que era realizado nos países centrais. Um arremedo de Haussmann, uma espécie de VLT dos projetos de reforma urbana do século XIX: atrasado, lento, incompleto, mas com a mesma carga de injustiça que o modelo original;

3a – Em seguida o trajeto se divide: uma parte alcança um aterro que foi realizado à mesma época do Bota abaixo de Passos, mas pelo governo federal cujo presidente era o industrial do café Rodrigues Alves. Este aterro, resultante do desmonte do Morro do Senado – o primeiro a ser desfeito, que também era moradia de pobres e ficava onde hoje é a Praça da Cruz Vermelha – serviu como espaço de expansão do Porto do Rio de Janeiro; lugar industrial por excelência onde a proporção de exploração de trabalhadores só encontrou igual monta nas revoltas, lutas sindicais, resistência de moradores, e nas demais lutas travadas por lá;

3b – Antes de reencontrar o tronco que passou pelo Porto, o outro ramal atravessa a Central e segue passando pelo pé do Morro da Providência em direção à Gamboa. Este trajeto é uma reafirmação de muitas injustiças: paralelamente, no plano do chão, encontra-se um túnel que foi realizado por Barata Ribeiro, século XIX, para trazer progresso à cidade, preparando-a para a indústria, destruindo o cortiço do Cabeça de Porco onde habitavam milhares de pobres no final do século XIX – em sua maioria escravos que foram habitar o morro que abrigou a favela original, o morro da Favella (Providência). Da mesma forma, paralelamente, mas na altura do morro, no início do século XXI, mais uma vez a cidade hegemônica invade o espaço da pobreza em nome da mobilidade de mercadorias ao instalar um teleférico, que é outro *gadget* preparado também para transportar turistas. Mais remoções, mais violência, mais barbárie em nome do progresso;

4 – O VLT continua, promovendo a possibilidade de reconhecimento de um território que se tornou estéril, esvaziado de uma vitalidade potencial ao ser incorporado por parcerias público privadas e produzindo a paisagem das torres corporativas do Porto Maravilha. Terminando seu trajeto ao lado do terreno em que uma ocupação urbana fora desalojada para ceder lugar para o projeto, nunca realizado, das Trump Towers.



Figura 7: Simulação da paisagem urbana do Porto Maravilha realizada a partir de projetos que foram apresentados para serem realizados naquela área até 2014, incluindo as Trump Towers, que não foram as únicas não implementadas. Fonte: HALFEN, 2014. Retirado de: <https://direitoeurbanismo.wordpress.com/2015/11/09/porto-maravilha-a-paisagem-fetice/>

Utilizar o VLT pode se tornar, desta maneira, um exercício de reconstrução da narrativa da destruição da cidade, operando de forma crítica e reconstruindo a memória coletiva urbana como ação valiosa para combater a mercantilização do espaço urbano. Somente reconstruindo a “história a contrapelo”, rememorando as lutas e derrotas; apenas através da lembrança constante das violências sofridas pelas ações opressivas impostas em nome do “progresso importado” é que será possível construir um horizonte de superação da dinâmica que tem na imposição e reprodução da desigualdade crescente

seu lugar de funcionamento.

Por fim, diante desta possibilidade, se for acatada como um modo de usar possível, seria importante renomear as estações do trajeto; na figura abaixo seguem algumas sugestões como um exercício de provocação: mas o modo de usar segue em disputa e o VLT deve ser encarado como reapropriável lembrando que também o é, sempre, todo o espaço da cidade que se realiza plenamente apenas no conflito.



Figura 8: Modo de usar: nomes sugeridos para as estações para algumas estações (edição de mapa extraído de <http://www.vltcarioca.com.br/> - acesso em 20/06/2016, feita pelo autor)

Referências

ABREU, Maurício de. A. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2006.

ANTUNES, Ricardo. A era da informatização e a época da informalização: riqueza e miséria do trabalho no Brasil. In. ANTUNES, Ricardo (org). Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2015. p. 15-26.

CHIODI, Vitor França Netto; EVANGELISTA, Rafael de Almeida. O capitalismo de plataforma e a controvérsia do Uber no Brasil: um estudo de caso a partir da cidade de Belo Horizonte. Anais da XI jornadas latino-americanas de estudos sociais da ciência e da tecnologia, 2016.

- ENGELS, Friedrich. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. São Paulo: Boitempo, 2007. 383p.
- FERNANDES, Florestan. Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina. São Paulo: Global, 2009.
- FERRO, Sérgio. O Canteiro e o desenho. In: Arquitetura e trabalho livre. São Paulo: Cosac Naify, 2006.p. 105-200.
- HALFEN, Vitor. Porto maravilha e a alienação do trabalho em arquitetura e urbanismo. Trabalho Final de Graduação, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ. Rio de Janeiro, 2014.
- LOWY, Michael. Walter Benjamin: aviso de incêndio. Uma leitura das teses “Sobre o conceito de história”. São Paulo: Boitempo, 2005.
- MARX, Karl. O Capital: crítica da economia política, livro 1. São Paulo: Boitempo. 2013
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: EDUSP, 2002