



GT – 06: Economia urbana, trabalho, comércio e consumo

Economia política da cidade como método

a relação da terciarização com os circuitos da economia urbana no Rio de Janeiro

Autor: Roberto Barreto Alvarez¹

Filiação institucional: Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ²

E-mail: rbalvarez.geo@gmail.com

RESUMO: O presente artigo busca compreender fundamentalmente a relação entre a terciarização e a dinâmica dos circuitos da economia urbana como o modo de existência da cidade do Rio de Janeiro no contexto do século XXI. Para além disso, esta pesquisa também apresenta alguns outros interesses que envolvem um debate teórico e metodológico acerca das abordagens contemporâneas sobre a urbanização e sobre a importância de retomar a economia política da cidade como método para a compreensão do atual período do mundo. Assim, este artigo possui três partes, em que iniciamos apresentando as novas análises do urbano, seguindo com um debate sobre o uso da teoria dos circuitos da economia urbana para compreensão das cidades na atualidade e, por fim, algumas apontamentos de nossa pesquisa empírica sobre a terciarização contemporânea no Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Terciarização, Circuitos da Economia Urbana, Rio de Janeiro

1. INTRODUÇÃO

Neste artigo, apresentamos parte de um esforço teórico e metodológico que temos realizado em torno dos estudos da urbanização e da atual posição analítica das cidades em nosso

¹ Bolsista Capes.

² Doutorando do PPGEU – UERJ.

contexto contemporâneo. Com efeito, também nos interessa indicar, ainda que parcialmente, uma possibilidade de análise do urbano que tenha na cidade seu lócus, isto é, nos interessa rever o espaço interno da cidade e sua economia urbana como fontes para a compreensão de uma urbanização que se apresenta nas largas extensões e na alta velocidade características da globalização que ainda define nossa realidade.

Neste princípio, também nos cabe sinalizar que possuímos ciência de que tal perspectiva aqui apresentada não é uma novidade, assim afirmamos não ter a pretensão de sugerir que nossa pesquisa traz algo de inédito. Nosso anseio, portanto, segue outra rota, buscamos nos integrar e contribuir com um conjunto ampliado de estudos ao retomar uma perspectiva teórica já existente, com o intuito de, dessa forma, expandir suas oportunidades de investigação - focando especialmente na cidade do Rio de Janeiro.

Além disso, devemos mencionar que o entendimento que esta pesquisa possui sobre cidade não se aproxima de noções institucionais, tampouco é restrito ao recorte político-administrativo de um município, além disso, nós também não buscamos criar adjetivações, metáforas ou novos conceitos de cidade. Portanto, entendemos que a cidade constitui um recorte analítico, ou ainda, como instruiu Roberto Lobato Corrêa, enquanto uma escala do urbano (CORRÊA, 2003), nos possibilitando analisar as representações contemporâneas do capitalismo, quer seja a partir da integralidade do espaço que uma cidade conforma, possa ser a partir de suas partes (áreas, distritos, zonas, setores ou bairros), contanto que não nos desviemos da noção de que ela representa uma totalidade. Acreditamos, nesse sentido, que a cidade represente uma “cisão da totalidade”, para mencionarmos uma das ideias de Milton Santos (2012) para o entendimento do espaço geográfico.

Deste modo, entendemos, como o autor, que o todo não é um somatório de partes e, tampouco, as partes são frações isoladas do todo. Acreditamos que haja uma totalidade em constante movimento, de maneira que determinados elementos desta totalidade se manifestam com maior ou menor intensidade segundo o conjunto de elementos locais que podem ou não permitir tal manifestação. Assim, há uma relação dialética que envolve a totalidade e seu movimento, na qual suas cisões representam concretamente a totalidade expressa no espaço-tempo dos lugares a partir do que Sartre (1966, p. 29) nos explica ser “uma totalização que se totaliza sem cessar”. Portanto, acreditamos que a cidade enquanto recorte analítico pode nos permitir uma análise de nosso período em sua totalidade, nos afastando de localismos, ainda que nosso foco seja no local.

Feitas as advertências iniciais, nos cabe introduzir outros tópicos de nosso interesse, a saber: os atuais debates sobre a urbanização, precisamente para dialogar com eles. Assim, notamos que a compreensão do urbano que hoje se obtém a partir da leitura de importantes autores, revela a existência não apenas de uma perspectiva, mas também de uma agenda de estudos bastante sedimentada, na qual a atual fase do capitalismo tem germinado um novo modo de realização da urbanização, cada vez mais regional, extenso e disperso (LENCIONI, 2020; BRENNER, 2018; CICCOLELLA e MIGNAQUI, 2009). Surge daí a inquietação no que se refere às maneiras de pensar como devemos incluir a cidade nessa extensa discussão.

Em razão da relevância apresentada por tal agenda de estudos urbanos críticos, muito se refere às grandes extensões metropolitanas e ao alargamento do tecido urbano. Isso faz crer que num contexto marcado pela grande extensão e aceleração dos processos, certamente é igualmente fundamental focar naquilo que está próximo, isto é, entendemos que seja possível compreender a urbanização na dimensão daquilo que Milton Santos chama de “lugar” (SANTOS, 2012a) e pensar no sentido que os lugares dão ao período atual.

Emerge daí um aspecto fundamental desta pesquisa que é o de situar teórica e metodologicamente a cidade dentro dos estudos urbanos, buscando captar aquilo que Silveira (2022) chama de “modo de existência da cidade contemporânea”, tal modo de existência se expressaria em divisões do trabalho que se acumulam sobre a cidade nos revelando as novas possibilidades de uso do espaço, bem como as permanências e adaptações resultantes das modernizações que se constituem em dois circuitos da economia urbana (SANTOS, 2004).

Diante destas reflexões é que nos voltamos para o Rio de Janeiro a partir de sua existência concreta para, então, entendermos a posição dessa cidade na urbanização contemporânea. Como escolha de método, damos ênfase à análise que considera a economia urbana e, assim, enfatizamos a importância crucial que a economia de serviços tem na definição da divisão territorial do trabalho no Rio de Janeiro (PACHECO, 1998). Isso, conseqüentemente, influencia a maneira como os circuitos interagem e definem um modo de existência da cidade do Rio de Janeiro na contemporaneidade.

Dessa forma, a realidade da metrópole carioca se impõe e um dos fenômenos mais atuais desta etapa da urbanização tem se materializado na Zona Portuária do Rio de Janeiro, que desde 2009 com a implementação do projeto Porto Maravilha passou a ter seu meio construído modificado por um conjunto de reformas que pretendem redefinir o papel desta zona na

dinâmica da cidade a partir de “modernizações” (SANTOS, 2004) vinculadas ao setor de serviços.

Nesse ponto dois interesses de pesquisa passam a se articular, quais sejam: a terciarização e os circuitos da economia urbana. Deste modo, nosso objetivo principal é compreender a relação entre a terciarização e a dinâmica dos circuitos da economia urbana, que representam o modo de existência da cidade do Rio de Janeiro no contexto do século XXI.

Este artigo está dividido em três partes, nas quais inicialmente expomos a posição de alguns autores sobre a urbanização contemporânea; na segunda parte, discutimos um debate sobre a cidade e a economia política da cidade como elementos centrais para a compreensão do período atual; na terceira parte, fornecemos elementos empíricos de nossa pesquisa sobre o Rio de Janeiro. Além destas partes o artigo possui esta introdução e algumas considerações ao fim do texto.

2. A CIDADE NOS ESTUDOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS

Debater a urbanização, assim como qualquer outro processo, sugere indicar onde e quando da urbanização. Aqui buscamos debater tal processo em uma perspectiva que considera sua atualidade. Para Santos (2012a, p. 121), a atualidade é a “unidade do universal e do particular”, de modo que pensar a atualidade de um processo como a urbanização exige a compreensão universal de sua estrutura, mas sem perder de vista suas expressões particulares. É assim com as cidades, uma das mais tradicionais expressões do fenômeno urbano, contudo, quais seriam hoje os traços que definem as cidades em um contexto em que a globalização é a representação do universal e do particular.

De acordo com Neil Brenner (2018), a discussão em torno da questão urbana foi e continua sendo o centro de atenção de muitos pesquisadores. Também podemos inferir a partir das informações de Brenner (2018) que a cidade, embora tenha sido usada como referência teórica e empírica, nunca teve uma definição única. Ainda assim, havia um entendimento bastante difundido de que era o local principal para a compreensão da questão urbana. Outro importante autor como Manuel Castells (1983, p. 181), por exemplo, afirmou que “considerar a cidade como a projeção da sociedade no espaço é ao mesmo tempo um ponto de partida indispensável e uma afirmação muito elementar”, sendo necessário avançar na compreensão do espaço para que este não seja compreendido como neutro.

Neil Brenner (2018) e, antes dele, Manuel Castells (1983), mencionam o movimento da Escola de Chicago como o precursor dessa maneira de interpretação do urbano que consolida a ideia de cidade enquanto unidade de análise da sociedade industrial. Castells (1983), por sua vez, nos diz que para além das críticas à Escola de Chicago “é impossível abordar a análise da organização do espaço sem uma discussão, mesmo que rápida, desta tradição de pesquisa” (CASTELLS, 1983, p. 182).

Tal aspecto mencionado acima por Castells (1983) e Brenner (2018), fica evidente, por exemplo, no título do primeiro artigo do livro *The City*, organizado em 1925 por Robert Park. O referido texto se intitula “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no ambiente urbano” e de imediato nos é revelado o entendimento de que a cidade é concebida como o espaço onde a sociedade se reproduz. Dada a proximidade dos autores da Escola de Chicago com a perspectiva ecológica é possível crer que a cidade era entendida como um tipo hábitat do ser humano no princípio do século XX. Ainda que existam críticas ao que era postulado pela Escola de Chicago – críticas que já foram feitas por diversos autores; por isso não pretendemos repeti-las aqui – talvez o grande mérito dos pressupostos apresentados por Park e por outros adeptos da ecologia humana seja o introduzir uma análise processual³.

Ciccolella e Mignaqui (2009), nos dizem que o capitalismo global que emerge pós-década de 1970 levou a universalização do neoliberalismo e a uma “transição do processo de urbanização” que desde então gera novas formas urbanas desreguladas e com contornos rapidamente modificáveis. Essa transição do processo de urbanização é a própria aceleração contemporânea, variável constituinte da globalização segundo Milton Santos (2012c). Ainda para Ciccolella e Mignaqui (2009) há um processo dialético de desestruturação-reestruturação que molda a atual morfologia metropolitana, de modo que nenhuma forma se mantém por muito tempo.

De acordo com Sandra Lencioni (2020, p. 32), a atual etapa da urbanização, isto é, a metropolização, não é um “patamar superior da urbanização”, mas sim a ruptura de um processo, ela também afirma que “a preocupação com a ideia de metropolização do espaço é, portanto, recente e significativa na busca pela compreensão das mudanças em curso,

³ Roderick McKenzie (2005) escreveu em 1926 um artigo intitulado “O âmbito da ecologia humana” em que ele coloca a Geografia como a ciência do “lugar” e a Ecologia como a ciência do “processo”, demonstrando o caráter processual de sua teoria, ainda que tal ideia de processo esteja vinculada a uma perspectiva organicista e não histórica.

especialmente desde o último terço do século XX” (LENCIONI, 2020, p. 33). A autora também entende que a hipótese de Lefebvre sobre a sociedade urbana se confirma com a globalização, ela nos diz que “tudo parece indicar que passamos de uma urbanização metropolitana para uma metropolização regional policêntrica[...]” (LENCIONI, 2020, p. 46).

Retomando, assim, a proposição de Brenner (2018) a partir de seu próprio objetivo, dado que há efetivamente uma mudança sobre a ocorrência da urbanização, nós destacamos a proposta do autor de superar a perspectiva de análise que limita a questão urbana a uma definição de cidade e da metrópole enquanto fenômenos da aglomeração, visto que para ele isso não leva a compreensão dos processos gerais que articulam o urbano em escala planetária.

Lefebvre é o autor, nesse sentido, que se apresenta como a base para o pensamento de Brenner acerca do processo de urbanização. A ideia de “implosão-explosão” é o fundamento da defesa de sua tese sobre urbanização planetária, dado que segundo Lefebvre haveria uma concentração urbana que seria acompanhada por uma explosão desta realidade, tal explosão levaria a uma expansão do tecido urbano a cada nova “implosão-explosão” e daí se originaria uma “sociedade planetária e a cidade mundial” (LEFEBVRE, 1999, p. 26), ou simplesmente, a sociedade urbana. O que era virtual para Lefebvre, hoje já se mostra como real, nesse sentido Brenner afirma que

Dentro dessa inigualável e confusa condição urbana-planetária, as grandiosas operações industriais, as infraestruturas e as ecologias políticas da urbanização capitalista já não são mais fortemente peculiares apenas a aglomerações densas ou a regiões metropolitanas policêntricas, onde, no passado, poderiam ser contrapostas ao seu reino “exterior” dada a existência de um lado rural – considerado uma inquestionável caixa preta da “não cidade”. Nesse sentido, as formas de urbanização capitalistas vêm transcendendo, entranhando e substituindo a antiga divisão urbano/rural, expandindo-se por toda a superfície terrestre, assim como pelas suas camadas mais subterrâneas e, também, pela atmosfera (BRENNER, 2018, p. 240).

Portanto, há formas da urbanização que emergem no atual contexto que passam a nos exigir um novo olhar sobre a cidade, exatamente porque ela deixa de ser a mais acabada expressão do fenômeno urbano. Ainda que, ao nosso entendimento, Brenner cometa generalizações acerca do que representa o urbano na globalização, ele também aponta de maneira acertada que hoje evidenciamos um urbano com expressões “multifacetadas”.

Diante do que se vê, é possível afirmar que a preocupação é autêntica e necessária com a dinâmica espacial urbana, uma totalidade que hoje alcança áreas extensas e extrapola os limites daquilo que se convencionou a entender por cidade, isto é, o espaço da aglomeração, densidade, concentração e centralidade. Entretanto, nos parece igualmente cabível questionar

quais traços dessa totalidade difusa requalificam as cidades como espaço de nova centralização e aglomeração.

Nesse sentido, é que as áreas centrais e a ideia de aglomeração parecem seguir fundamentais para a pesquisa da cidade, pois a difusão do fenômeno urbano leva ao fortalecimento das centralidades que, por isso, acabam por reforçar o papel da cidade e seu centro na divisão territorial do trabalho, exigindo que o entendimento do processo geral de produção passe não só pela economia política da urbanização, mas pela economia política da cidade (SANTOS, 2012b).

3. A ECONOMIA POLÍTICA DA CIDADE COMO MÉTODO DE ANÁLISE DO URBANO

O espaço interno das cidades é marcado por divisões do trabalho. Ao se realizarem, elas alteram a materialidade do espaço geográfico com novos objetos técnicos. Estes tornam os lugares mais aptos a cumprir as funções de seu tempo. Contemporaneamente esse processo cria as condições necessárias ao desenvolvimento de atividades ligadas ao “período técnico-científico-informacional” (SANTOS, 2012a).

Este movimento histórico é marcado pelo avanço técnico e circulação global de finanças e informação. No entanto, ele não nos apresenta cidades inteiramente novas a cada modernização ou evento. Ao contrário, esta evolução realça ainda mais as contradições do mundo capitalista. Portanto, é importante ressaltar que as modernizações ao se instalarem seletivamente sobre o espaço, metamorfoseiam os lugares configurando-os segundo as mais diversas temporalidades e necessidades, estas que hoje podem ser originadas em qualquer ponto do globo, ainda que as determinações históricas reforcem uma divisão internacional do trabalho em que o Norte e o Sul possuam relações delimitadas pelo imperialismo e pela dependência.

Sobre a noção de modernização, Santos (2004) nos chama atenção ao fato de que os geógrafos deveriam priorizar o plural dessa palavra, sendo assim, a partir das “modernizações” se tornaria possível identificar as implicações temporais na organização do espaço. O autor busca introduzir com essa abordagem uma forma mais adequada de interpretar a urbanização dos países subdesenvolvidos, conforme mencionamos anteriormente. Com isso, evita-se como o próprio autor destacou “os erros de interpretação tão frequentes [...] devidos à comparação de fenômenos que têm filiações históricas diferentes” (SANTOS, 2004, p. 30).

A compreensão de que a modernização é um elemento histórico com sucessivas ocorrências, se torna fundamental para a compreensão de seus impactos sociais, econômicos e espaciais. A seletividade do fenômeno está na gênese de uma urbanização que se constitui pela existência de dois circuitos da economia urbana (SANTOS, 2004), em que ambos são resultados das modernizações, mas um deles é resultado direto e abriga as novas atividades e as pessoas que podem usufruir das inovações, esse é o circuito superior da economia urbana; o outro é um resultado indireto e que se dirige aos indivíduos que não conseguem fazer uso integral das modernizações tecnológicas, bem como as atividades ligadas a esse grupo, esse é o circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2004).

Segundo Silveira (2022, p. 31) os circuitos representam uma oposição dialética, pois “um circuito não se define sem o outro”. Assim sendo, é possível entender que o fenômeno urbano ao se expressar no espaço interno das cidades revela combinações de atividades modernas e atividades que são adaptações locais do moderno ou apenas atividades de sobrevivência, nesse sentido pensamos como Silveira (2022, p. 31) quando a autora afirma que “é bem verdade que não seremos capazes de ver e inventariar todas essas existências, mas podemos perceber algumas delas como fenômenos, cuja apreensão pode ser feita por meio das categorias propostas pela teoria dos circuitos da economia urbana”.

Os circuitos da economia urbana, portanto, nos permitem revelar o modo de existência das cidades precisamente porque enquanto categoria a cidade é uma abstração, sobretudo em um período em que a totalidade se expressa na globalização e o fenômeno urbano em metrópoles difusas. Santos (2012), ao discutir o espaço e a noção de totalidade afirma que a esta última só se torna existência por meio das formas sociais. Aqui os circuitos são entendidos como essas formas, são eles que revelam nas formas sociais, econômicas, culturais e, fundamentalmente, espaciais, isto é, na materialidade da cidade as totalizações possíveis.

Ao pensar nos atores da vida urbana, Santos (2012b) destaca o papel ativo do Estado na intervenção, direta ou indireta, sobre as relações de trabalho, estimulando seletivamente as atividades e criando condições discriminatórias para o uso do solo por meio de zoneamentos especiais direcionados às necessidades capitalistas, pois “como as grandes firmas baseiam sua atividade na previsão, a necessidade de planejar para atender aos seus reclamos torna-se imperativa” (SANTOS, 201b, p. 130).

A partir dessas ideias fica nítida a importância de que os estudos sobre a cidade não devem perder de vista que as sucessivas divisões do trabalho, produtos do avanço técnico não

se refletem apenas no espaço construído, mas também na posição de cada agente ou grupo social na estrutura da cidade, pois quanto maior for a capacidade do agente de operar segundo as normas do período técnico-científico-informacional maior será seu valor dentro da estrutura urbana, permitindo que ele seja mais capaz de se apropriar de certas porções da cidade ou de propor normas para seu uso.

Essa disputa pelo “assenhoramento”⁴ da cidade revela seu traço de mercadoria que ao se reestruturar passa a atribuir novo valor de troca aos objetos de todos os tipos, desde os edifícios, as firmas e as casas. Por isso, a apropriação da cidade com sua multiplicidade de usos é feita de forma agressiva em alguns casos, pois para quem a possui (ou pretende possuir) ela é um meio de troca, não importa o valor de uso a ela atribuído pelos mais diversos grupos sociais.

A cidade, segundo a economia política da cidade, torna-se o lugar da valorização seletiva e em sua materialidade pode se identificar a justaposição de áreas aptas a receber determinadas atividades modernas e áreas onde ainda é possível se desenvolver atividades e usos que necessitam de técnicas e capitais menos exigentes. Havendo, portanto, uma diferenciação dos lugares dentro da cidade em função de seu aparato técnico e sua capacidade em absorver certos usos, ocorrendo uma espécie de rebatimento da divisão do trabalho na escala do espaço interno da cidade. Nas palavras de Santos (2012b, p. 125) “cada lugar dentro da cidade, tem uma vocação diferente, do ponto de vista capitalista, e a divisão interna do trabalho a cada aglomeração não lhe é indiferente”.

Com a atual modernização associada à globalização, as novas divisões do trabalho passam a exigir que as cidades criem infraestruturas modernas para garantir o processo produtivo e a socialização capitalista da cidade, ampliando ainda mais a distância entre as exigências técnicas e de capital que separam os circuitos da economia urbana. Este é o espaço dividido em que certos grupos podem extrair lucros e outros podem minimamente sobreviver.

Entre os extremos do lucro e da sobrevivência existe uma miríade de possibilidades de vida na cidade. Isso é evidenciado, por exemplo, pela presença dos vendedores ambulantes, das inúmeras profissões urbanas e de certos estabelecimentos comerciais que ocupam os espaços centrais ou as zonas de renovação. Logo, o lugar enquanto escala espaço-temporal nos permite fazer análises mais concretas sobre a cidade, com suas funções, atividades, fluxos e

⁴ Expressão utilizada por Milton Santos para se referir à apropriação do espaço urbano no livro *Por uma economia política da cidade* (2012b, p. 123).

organização, sem perder do horizonte o caráter global que marca o urbano, porque “cada lugar é, à sua maneira, o mundo” (SANTOS, 2012a, p. 314).

No Rio de Janeiro, principalmente a partir de seu Centro, é o terciário que revela a posição da cidade frente ao mundo, ele representa o elemento modernizante e não apenas uma consequência negativa de um processo de urbanização marcado pela ausência de industrialização. Por esse fato, devemos entendê-lo como fator de seletividade e não de generalização dos serviços avançados (PACHECO, 2003).

Assim, estamos convencidos de que podemos dizer que a terciarização é a força motriz por trás da dinâmica dos circuitos da economia urbana. É o fenômeno visível de uma modernização proveniente de um conjunto repleto de possibilidades. Isso pode estar próximo do nosso interesse em entender a importância do espaço interno da cidade no contexto urbano atual, capturando o modo de existência da cidade do Rio de Janeiro.

4. TERCIARIZAÇÃO E CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA NO RIO DE JANEIRO

Em nossa pesquisa sobre o processo recente de terciarização do Rio de Janeiro focamos na Zona Portuária da cidade, por ser nesse recorte onde identificamos a atualidade do fenômeno urbano na cidade. Assim, identificamos que novas firmas de serviços avançados passaram a buscar tal localidade, algumas delas são corporações industriais e outras são firmas de serviços especializados, como escritórios de advocacia, *startups* e empresas de consultoria, em comum há o tipo de atividade desempenhada, todas elas desenvolvem na cidade atividades de controle, gestão e inovação, aqui temos o primeiro elemento para compreensão da cidade na divisão territorial do trabalho.

Assim, esta nova divisão do trabalho vinculada ao circuito superior da economia urbana que passa a se estabelecer na Zona Portuária a partir das novas firmas e atividades de serviço modernizam produtivamente o espaço geográfico, visto que os novos serviços são marcados por elevado grau de capital e organização que demandam de novas infraestruturas, como a rede de fibra ótica e edifícios inteligentes.

Todavia, o circuito superior representa a menor parte da área estudada e a compreensão mais adequada da terciarização na cidade requer a identificação mais ampla dos serviços no interior da Zona Portuária, com isso entendemos que seja possível realizar uma análise que

mostre uma realidade ampliada da cidade no período atual, admitindo que a terciarização contemporânea revela novos serviços, mas que ela se realiza principalmente na combinação com as atividades de menor capital e organização que constituem o circuito inferior.

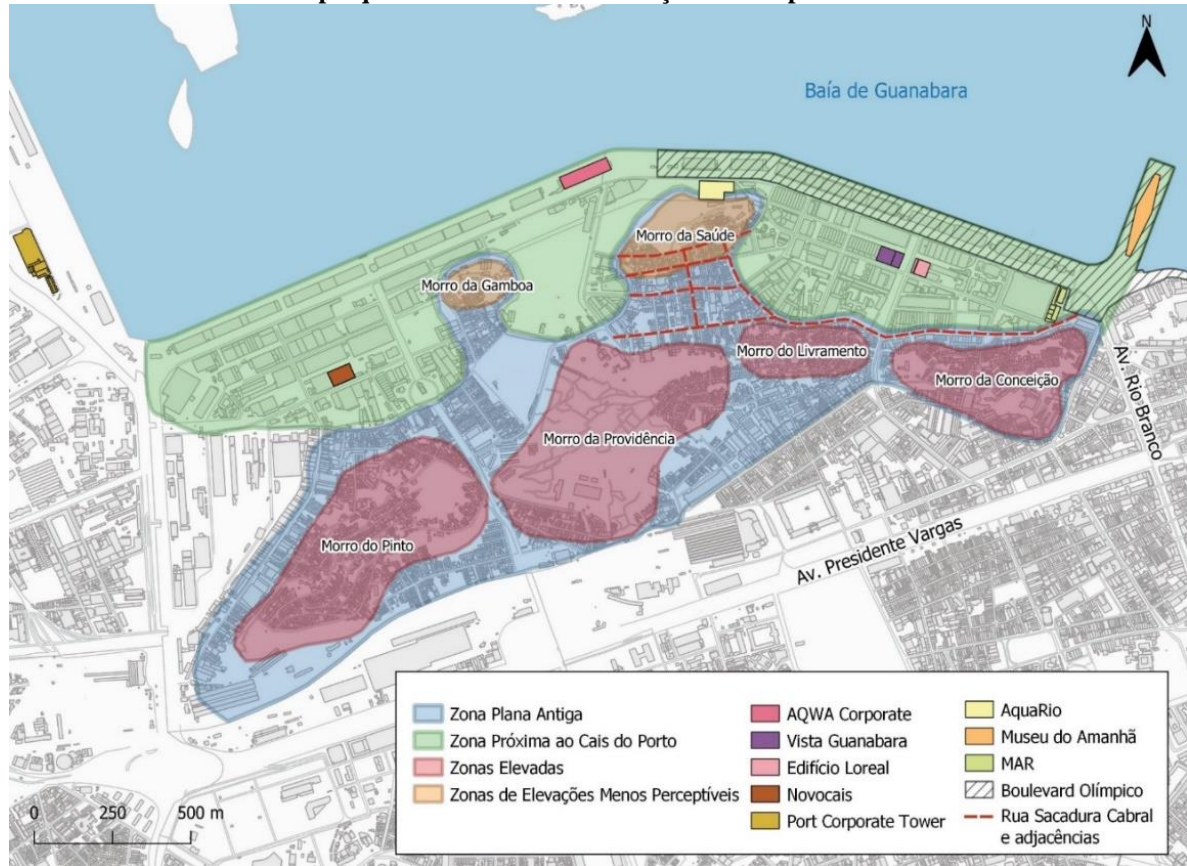
Pesquisamos, assim, no eixo composto pela rua Sacadura Cabral e suas adjacências quais serviços conferem ao cotidiano da cidade um sentido ampliado, assim, se por um lado as variáveis da globalização afetam o sentido do lugar, o lugar também é capaz de modificar o sentido da globalização. A escolha deste eixo se deu, entre outras coisas, pela presença do circuito inferior e algumas formas residuais do circuito superior marginal, além da proximidade com as áreas residenciais que representam um dos principais usos em nossa área de estudo.

O mencionado eixo reforça, nesse sentido, algumas diferenças internas da Zona Portuária que já haviam sido descritas por Nina Rabha na década de 1980. A autora em sua pesquisa constatou que existiam significativas diferenças no interior da Zona Portuária que podiam ser apreendidas ao relacionar o sítio aos usos do solo. Rabha (1984), ao discorrer sobre a Zona buscou nos mostrar que apesar de existir uma significativa homogeneidade em termos das formas cristalizadas (o casario antigo, os sobrados e os galpões) que as diferenciavam do restante da cidade que se modernizava, existiam diferenças internas que podiam ser apreendidas por meio dos usos nos diferentes tipos de sítio desta área.

Devido ao recorte espacial desta pesquisa, focamos principalmente nos trechos que Rabha (1984) chamou “Zona próxima ao Cais do Porto” e “Zona plana antiga”, uma vez que estes dois trechos representam os espaços onde os novos edifícios corporativos que abrigam os serviços modernos foram construídos e também onde os logradouros aqui pesquisados se encontram, conforme podemos identificar na Figura 1.

A “Zona próxima ao Cais do Porto”, que foi produzida pelo aterro no início do século XX e é cortada pela Avenida Rodrigues Alves (via que liga a Zona Sul ao Centro), foi marcada pela predominância do uso institucional e industrial, além de ter a presença de vazios em antigos terrenos públicos e em galpões e armazéns (RABHA, 1984). Se no início do século passado a Zona próxima ao cais do porto refletiu a modernização do território e das atividades portuárias (PINHEIRO e RABHA, 2004), hoje ela reflete o processo de modernização contemporânea da Zona Portuária, com os novos edifícios corporativos e “serviços às empresas” (ALVAREZ, 2022).

Figura 1. Trechos internos da Zona Portuária definidos por Nina Rabha e a localização de elementos pesquisados sobre a terciarização contemporânea



Fonte: Rabha, 1984. Adaptado pelo autor, 2022.

Distintamente, o trecho da “zona plana antiga” era marcado por “ruas mais estreitas, com casario colado e de época, em lotes de pequena testada” (RABHA, 1984, p. 13). A autora explica que nesse trecho havia um movimento constante de pessoas, além de um uso do solo mais intensivo, inclusive por parte do comércio varejista. É precisamente neste trecho em que as ruas pesquisadas estão inseridas, o que nos permite compreender com mais clareza a presença dos chamados “serviços ao consumidor final”⁵ (ALLEN, 1988), como também a presença de outros serviços que nos revelam as divisões do trabalho anteriores.

Nesse sentido, o eixo da Rua Sacadura Cabral e suas adjacências definem um limite entre a área mais modernizada e a área em “inércia” (CORRÊA, 1995), revelando as permanências no que diz respeito aos diferentes usos da Zona Portuária, isto é, o atual processo

⁵ Segundo Allen (1988), uma definição para os serviços segundo o destino de sua produção é a de “serviços ao consumidor”; para o autor essa definição representa um contraste aos “serviços de produção”. Assim, os serviços ao consumidor são aqueles destinados ao consumidor final, portanto eles atendem famílias ou indivíduos.

de terciarização é capaz de introjetar funções atuais e modernizar alguns trechos de nosso recorte espacial, todavia esse processo se dá sobre os alicerces de um espaço construído que garante a manutenção de padrões espaciais semelhantes ao que foi proposto por Rabha (1984).

A pesquisa do circuito inferior até o momento nos permitiu identificar uma quantidade significativa de serviços pouco capitalizados, com formas organizacionais simples, baixo ou nulo investimento em publicidade e que por serem serviços consumidos cotidianamente por uma população local dos bairros portuários ou por trabalhadores da região acabam possuindo relações de bastante proximidade com a clientela.

As principais formas registradas revelam a predominância dos serviços de alimentação. Também chama a atenção a presença dos serviços gráficos e de reparação e construção. Os primeiros, representados principalmente por gráficas que se encontram exclusivamente nas imediações da Praça da Harmonia. Os serviços de reparação e construção, por sua vez, destacam-se pelas oficinas mecânicas, lojas e depósitos de materiais de construção e serralherias, eles possuem um padrão locacional semelhante aos das gráficas.

A Rua Sacadura Cabral representa um eixo de circulação interessante, pois corta longitudinalmente o bairro da Saúde e é a principal rua comercial da área de estudo. O logradouro ainda apresenta uma dinâmica funcional que pode ser diferenciada em duas partes, o trecho 1 fica entre a Praça Mauá e a Avenida Barão de Tefé e o trecho 2 fica entre a Avenida Barão de Tefé e a Praça da Harmonia, sendo a Avenida Barão de Tefé um “limite” (LYNCH, 2011) que distingue a imagem da cidade.

No trecho 1, registramos a presença de estabelecimentos de lazer e cultura, como museus, centros culturais e casas de show, todavia o que nos chamou atenção foi a concentração de bares e restaurantes que se vinculam⁶ ao novo momento da Praça Mauá e do Boulevard Olímpico refuncionalizados. O Largo de São Francisco da Prainha e a Pedra do Sal destacam-se e devem ser mencionados por serem responsáveis hoje pela atração de significativos fluxos de visitantes para os bares e restaurantes desta rua.

Tais bares e restaurantes revelam uma interessante combinação entre elementos do circuito superior e inferior, visto que alguns dos novos e também antigos e tradicionais restaurantes, diretamente vinculados ao interesse municipal e empresarial na reestruturação da

⁶ Aqui dizemos que os bares e restaurantes se vinculam, pois nem todos são novos, alguns são antigos e em razão do novo momento da área passaram por renovações.

zona, possuem importantes suportes das políticas públicas municipais, adotam formas organizacionais mais sofisticadas, o trabalho é estritamente assalariado, os preços são fixos e a capitalização é significativamente maior. Eles se constituem economias de aglomeração importantes na área, pois em seu entorno se concentram inúmeros vendedores ambulantes que disputam a clientela, havendo, inclusive, o caso de bares da região que montam suas próprias barracas no espaço público para não perder os consumidores que buscam apenas circular pela área sem necessariamente utilizar os bares e restaurantes.

O segundo trecho se localiza entre a Avenida Barão de Tefé e a Praça da Harmonia e lá o cenário se mostra diferente, as calçadas são estreitas e antigas, os comércios são mais populares, há a presença de restaurantes self-service e pensões, além dos tradicionais botequins.

Analisando o quadro dos serviços de alimentação, podemos afirmar que a presença dos bares é notória em toda zona, e exceto por aqueles mais próximos à Praça Mauá (Trecho 1 da Rua Sacadura Cabral) a maioria deles corresponde ao tradicional botequim. Estes não constituem novidade alguma na cultura portuária, os botequins são tradicionais elementos do cotidiano e guardam grande relação com o trabalho na cidade. Eles ditam o ritmo da cidade, qualquer um que circule pelo Rio de Janeiro sabe que eles abrem pela manhã servindo café da manhã, seguem pelo horário de almoço servindo refeições e seguem noite adentro como espaço de lazer para as pessoas que saem do trabalho. Em contextos, como o da Zona Portuária em que a escassez comercial é um fato, os botequins também se tornam espaços em que pequenas necessidades do dia a dia podem ser supridas com a comercialização de mercadorias básicas que podem ir de itens de higiene a utensílios domésticos.

Devemos salientar que os bares não apresentam “aqui”⁷ as características de “lá”. Pois, se lá os bares voltam-se para um público outsider ou aos “consumidores de lugares” como define Vargas (2016), aqui eles voltam-se para um cotidiano interno dos bairros, tendo como público o morador ou as pessoas que trabalham nas redondezas. Os bares aqui são simples e por vezes se constituem de adaptações da própria casa de seu dono, nem sempre utilizam mão de obra assalariada, tampouco fazem uso de sistemas informação e organização modernos para sua operação.

⁷ Quando dizemos “aqui” e “lá” estamos tomando como referência a fala dos moradores do bairro da Saúde que foram entrevistados no ano de 2019. Para eles “aqui” é o bairro em seu interior, sua vizinhança, enquanto “lá” são áreas modernizadas próximas a Praça Mauá.

No trecho 2 é, também, onde os estabelecimentos de reparação e construção que seguem qualificando o espaço, como as oficinas mecânicas que se prestam a reparar e fazer a manutenção de veículos, prolongando seu tempo de uso, reforçando a ideia de Santos (2004, p. 199) de que “a capacidade de recuperação que é uma das maiores características das economias pobres, em oposição ao desperdício das economias ricas e modernas”. Nesse mesmo sentido da reparação de objetos, registramos serviços que fazem manutenção em aparelhos celulares e lan houses, que além de prestar os serviços de acesso à internet, impressão de documentos e elaboração de currículos profissionais, elas também fazem serviços de manutenção e reparação de computadores. Também devemos mencionar os depósitos de materiais de construção, vidraçaria e serralheria, ampliando as divisões do trabalho não apenas nos tipos de atividade, mas também nas idades, na intensidade dos usos e nos direcionamentos de público que tais estabelecimentos possuem.

A presença do circuito superior marginal a partir das gráficas não surpreende e nos remete ao que foi o porto no passado, forma potente e capaz de concentrar as funções vinculadas a sua dinâmica. Encontrar residualmente as gráficas durante uma pesquisa de campo nas ruas da Saúde nos aproxima da ideia de Santos (2012b, p. 73) de que o geógrafo tem algo de arqueólogo, pois ambos tomam um objeto do presente e buscam a compreensão das ações do passado para retornar e compreender o presente acumulado de tempos sociais sucessivos e coexistentes.

Segundo o IBGE (1967) a atividade gráfica ou de editoração encontrava na Área Central seu local privilegiado, em função da presença do porto responsável pela importação do papel e pela presença dos jornais, livrarias, escritórios e órgãos de governo que consumiam os serviços das gráficas. Assim, ainda que menos representativas do período da cidade, as gráficas na Zona Portuária devem ser consideradas na análise como testemunhos de um tempo em que o porto e as atividades econômicas que se desenvolviam no seu entorno possuíam forte coerência, um passado em que atividade portuária e industrial organizavam o espaço, tempo em que o terciário era tributário das modernizações da indústria.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Aqui seguem algumas considerações que concluem o texto, mas que não concluem o debate. Parece ser um ponto pacífico que a urbanização e a globalização hoje possuem uma

relação profunda, a ponto de podermos estabelecer com certa tranquilidade que antes da globalização havia uma urbanização e hoje existe outra. Outro ponto pacífico, consequência do primeiro, é o fato de que a cidade hoje não possui uma morfologia tão evidente em razão da difusão da malha urbana. Desdobra-se, dessa maneira, um terceiro ponto de acordo entre aqueles que estudam o fenômeno urbano é a metropolização do espaço como materialização desse tecido disforme que é o urbano atual.

Além disso, também podemos ressaltar em nossa consideração final que a cidade quando entendida enquanto escala de análise do mundo a partir de uma análise que considere seu modo de existência pode revelar uma economia política da cidade nos permitindo leituras do urbano em sua dinâmica concreta e cotidiana, onde homens, firmas e instituições coabitam e disputam o mesmo conjunto de estruturas, nos revelando as desigualdades, as contradições e possibilidades da vida no mundo. Nesse sentido as categorias elaboradas pela teoria dos dois circuitos da economia urbana servem como fonte para o estudo da urbanização contemporânea.

A cidade, portanto, pode ser reveladora do mundo, não o mundo em suas infinitas possibilidades, mas o mundo como fenômeno. A cidade do Rio de Janeiro, analisada em nossa pesquisa, nos mostra, por exemplo, como a terciarização pode ser reavaliada enquanto elemento de modernização do espaço urbano definindo, ela própria, a nova dinâmica dos circuitos da economia urbana e, por conseguinte, da economia política da cidade. O terciário na cidade, analisado aqui em seu processo de renovação na Zona Portuária, expressa o cotidiano e reafirma a posição do Rio de Janeiro na divisão territorial do trabalho.

Por fim, não pretendemos que se interdite nenhum debate feito ao nível da chamada urbanização planetária, ao contrário, apenas queremos retomar e (quem sabe) ampliar uma nada nova possibilidade de análise, reforçando apenas o que já foi feito e que se coloca como ferramenta ainda útil.

6. REFERÊNCIAS

ALLEN, John. Service Industries: Uneven Development and Uneven Knowledge. *Area*, Vol. 20, No 1 (Mar), pp. 15-22, 1988. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/20002533>. Acesso em: 10 mar. 2024.

ALVAREZ, Roberto. *Terciarização contemporânea na Zona Portuária do Rio de Janeiro: entre a modernização e a inércia*. 2022. 141 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) –

Instituto de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

BRENNER, Neil. Revolução Urbana? In: *Espaços da Urbanização. O urbano a partir da teoria crítica*. Rio de Janeiro, Observatório das Metrópoles/Letra Capital, 2018.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORRÊA, Roberto Lobato. Uma nota sobre o urbano e a escala. *Território*. Rio de Janeiro, v. 11/12/13, p. 133-136, set/out, 2003.

_____. *O espaço urbano*. Rio de Janeiro: Ática, 1995.

CICCOLELLA, Pablo; MIGNAQUI, Illana. Capitalismo global y transformaciones metropolitanas: enfoques e instrumentos para repensar el desarrollo urbano. In: POGGIESE, Hector; EGLER, Tamara (Compiladores). *Outro desarrollo urbano: ciudad incluyente, justicia social y gestión democrática*. Buenos Aires, CLACSO, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *A Área Central da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.

LEFEBVRE, Henri. *Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

PACHECO, Susana Mara Miranda. Terciarização e reestruturação urbana no Rio de Janeiro. *Boletim GETER*, Rio de Janeiro, ano I – nº 1 – Fevereiro de 1998.

_____. Dinâmica da terciarização e reestruturação urbana no Rio de Janeiro. *Anais nº 9 Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Mérida, México, 2003. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal9/Geografiasocioeconomica/Geografia urbana/16.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2024.

LENCIONI, Sandra. Concepções da metamorfose metropolitana. In: BÓGUS, L; PASTERNAK, S; MAGALHÃES, L, F. *Metropolização, governança e direito à cidade: escalas e estratégias*. São Paulo: EDUC, 2020.

MCKENZIE, Roderick. O âmbito da ecologia humana. *Cidades*, v. 2, n. 4, 2005, p. 341-353.

PARK, Robert. The City: Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment. PARK, Robert; BURGESS, Ernest. *The City: Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment*. Chicago: The University of Chicago Press, 1967.

RABHA, Nina. *Cristalização e Resistência no Centro do Rio de Janeiro*. 1984. 255 f.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1984.

RABHA, Nina; PINHEIRO, Augusto Ivan. *Porto do Rio de Janeiro: construindo a modernidade*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio, 2004.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. 7. reimpr. – São Paulo: EdUsp, 2012a.

_____. *Por uma economia política da cidade: O caso de São Paulo*. 2. ed. 1. reimpr. – São Paulo: EdUsp, 2012b.

_____. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: EdUSP, 2004.

SARTRE, Jean-Paul. *Questão de Método*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1966.

SILVEIRA, Maria Laura. Modo de existência da cidade contemporânea: uma visão atual dos circuitos da economia urbana. *Revista cidades*, volume 14, número 23, 2022.

VARGAS, Heliana Comim. Turismo urbano e os consumidores de lugar. In: VARGAS, Heliana Comim; PAIVA, Ricardo. *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri: Manole, 2016.