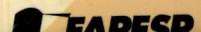


A obra é essencialmente um estudo da localização urbana. A localização é apresentada como o grande valor de uso produzido pelas aglomerações, embora não específico delas. Esse valor de uso se caracteriza pelas possibilidades que as diferentes classes sociais apresentam de comandar os deslocamentos intra-urbanos. Mostra que o espaço regional é estruturado pelo controle do tempo de deslocamento das mercadorias e capitais e que o espaço intra-urbano é estruturado pelo controle do tempo de deslocamento dos seres humanos enquanto consumidores.

No caso intra-urbano, as possibilidades desse controle fazem com que as classes sociais disputem as localizações e isso se dá tanto por ocasião da sua produção como de seu consumo. Nasce então a segregação sócio-espacial, como mecanismo necessário ao controle, pela classe dominante, pela produção e consumo das localizações, ou seja, ao controle dos tempos de deslocamento dos componentes das diferentes classes sociais. Esse controle se apresenta então como uma forma de dominação necessária para que haja a apropriação diferenciada das vantagens do espaço. Dentre essas vantagens, o controle dos tempos de deslocamento ou o controle das localizações domina as demais representadas pela infra-estrutura urbana. Isso ocorre porque essa é reproduzível pelo trabalho humano, enquanto aquelas não são.

Todas essas idéias são desenvolvidas a partir da análise empírica da formação histórica do espaço intra-urbano de seis metrópoles brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Salvador. Essa análise mostra como a segregação urbana se desenvolveu nessas metrópoles por um período de mais de um século e como ela permitiu que a classe dominante controlasse o processo de produção e consumo das localizações intra-urbanas – logo os tempos de deslocamento dos seres humanos. Dentre as localizações, especial destaque é dado à do Centro Principal daquelas metrópoles e às transformações que eles vêm experimentando nas décadas recentes.



39,00

MRA

711
V712e

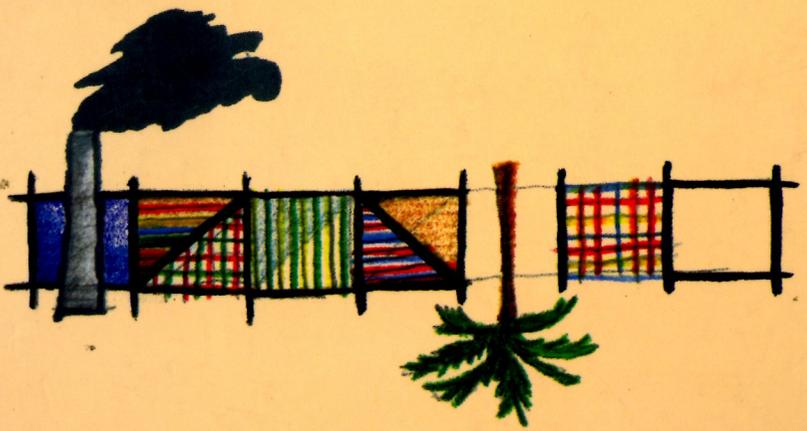
Flávio Villaça

ESPAÇO INTRA-URBANO NO BRASIL

Flávio Villaça

Flávio Villaça

2ª Edição



Flávio Villaça

ESPAÇO
INTRA-URBANO
NO BRASIL



© 1998 da 1ª edição Livros Studio Nobel Ltda.
© 2001 Livros Studio Nobel Ltda.

Livros Studio Nobel Ltda.
Rua Maria Antonia, 108
01222-010 – São Paulo – SP
Fone/Fax: (11) 257-7599
e-mail: studionobel@livrarianobel.com.br

Distribuição / Vendas
Livraria Nobel S.A.
Rua da Balsa, 559
02910-000 – São Paulo – SP
Fone: (11) 3933-2822
Fax: (11) 3931-3988
e-mail: ednobel@livrarianobel.com.br

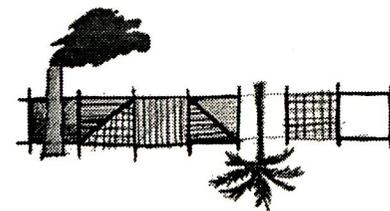
É PROIBIDA A REPRODUÇÃO

Nenhuma parte desta obra poderá ser reproduzida sem a permissão dos editores por qualquer meio: xerox, fotocópia, fotográfico, fotomecânico. Tampouco poderá ser copiada ou transcrita, nem mesmo transmitida por meios eletrônicos ou gravações. Os infratores serão punidos pela Lei nº 5.988, de 14 de dezembro de 1973, artigos 122-130.

Impresso no Brasil / *Printed in Brazil*

Flávio Villaça

Espaço intra-urbano no Brasil



2ª Edição

Studio Nobel

FAPESP



Coordenação Editorial
Carla Milano

Edição de Texto
Martha Assis de Almeida Kuhl

Assistente Editorial
Marcia Regina Jaschke Machado

Revisão
Cláudia Jorge Cantarin Domingues
Marta Lúcia Tasso

Ilustração
Samuel Ootsuki

Capa
Renato Salgado/ Zol Design

As pesquisas que originaram este livro contaram com o apoio financeiro da FAPESP — Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Ele foi escrito como parte das atividades do autor enquanto professor em Regime de Dedicção Integral à Docência e à Pesquisa (RDIDP) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

As citações bibliográficas, quando necessário, foram traduzidas pelo autor.

Ficha catalográfica

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Villaça, Flávio, 1929 –
Espaço intra-urbano no Brasil / Flávio Villaça.
— São Paulo : Studio Nobel : FAPESP : Lincoln Institute, 2001.

Bibliografia.
ISBN 85-85445-75-0 (Studio Nobel)

1. Geografia urbana 2. Planejamento urbano – Brasil
3. Política urbana – Brasil I. Título

00-3633

CDD-711.40981

Índices para catálogo sistemático:

1. Brasil : Espaço intra-urbano 711.40981
2. Brasil : Planejamento urbano 711.40981

As cidades
são como as estrelas;
é preciso amá-las
para entendê-las.

Ao Rio de Janeiro



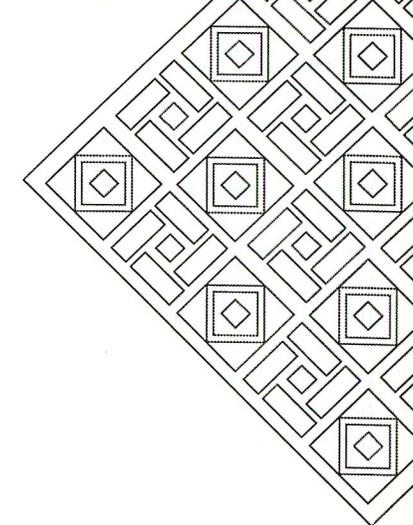
Sumário

Capítulo 1	Introdução	11
Capítulo 2	Espaço intra-urbano: esse desconhecido	17
	A questão semântica	18
	Espaços regional e intra-urbano	20
	Especificidades do espaço intra-urbano	22
	Abordagens dos espaços intra-urbano e regional	26
	Espaço e sociedade	45
Capítulo 3	Os processos espaciais de conurbação	49
Capítulo 4	Direções de expansão urbana	69
	Introdução	69
	Os setores viários	70
	Localização, valor e preço da terra urbana	70
	Vias regionais e urbanização	80
	O período pré-ferroviário	86
	Setores oceânicos	107
Capítulo 5	A estrutura urbana básica	113
	A metrópole interior	114
	São Paulo	116
	Belo Horizonte	118
	A metrópole litorânea	130
Capítulo 6	Os setores industriais. A articulação espacial entre metrópole e região	135
Capítulo 7	A segregação urbana	141
	O conceito de segregação	142
	Os setores	153

Capítulo 8	Os bairros residenciais das camadas de alta renda	157
	O Rio de Janeiro	157
	O século XIX	159
	O século XX	177
	Deslocamentos, incorporação imobiliária, forma urbana e estilos de vida	180
	São Paulo	192
	Belo Horizonte	199
	Porto Alegre	203
	Salvador	207
	Recife	211
Capítulo 9	Os bairros residenciais das camadas populares	225
Capítulo 10	Os centros principais	237
	A natureza do centro principal	237
	O valor simbólico do centro	247
	O surgimento dos centros principais	252
	Rio de Janeiro	255
	São Paulo	261
	Porto Alegre	266
	Belo Horizonte	267
	Os centros principais e as camadas de alta renda	270
	O centro principal e a nova mobilidade territorial	277
	O centro principal e as camadas populares	283
	O centro do Recife	284
Capítulo 11	Os subcentros	293
	A evolução dos subcentros	294
	Rio de Janeiro	294
	São Paulo	297
	Porto Alegre e Belo Horizonte	300
	O shopping center	302
Capítulo 12	Segregação e estruturação do espaço intra-urbano	311
Capítulo 13	Reflexões finais	327
	O consumo e a estruturação do espaço intra-urbano	328
	A segregação e o controle do espaço intra-urbano	334
	Segregação, controle do Estado e ideologia	343
	O controle do espaço intra-urbano e o controle do tempo	352
Referências bibliográficas		363

Capítulo 1

Introdução



O objetivo deste livro é procurar entender as localizações intra-urbanas, a constituição e os movimentos do espaço intra-urbano das metrópoles brasileiras — entendido como uma estrutura territorial. Serão estudadas as áreas metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador e Recife.

No Capítulo 2, são feitas considerações sobre o espaço intra-urbano e a pouca atenção que tem sido dispensada ao seu estudo, tanto do ponto de vista teórico como do empírico. Registra-se, particularmente, o pouco interesse, no Brasil, quanto aos estudos espaciais de nossas metrópoles e, quando são realizados, têm-se limitado, em geral, às cidades (ou municípios) centrais das áreas metropolitanas. Além disso, cabe destacar a inexistência de estudos sobre os aspectos comuns aos espaços urbanos das diversas metrópoles. Afinal, se todos vêm sendo produzidos num mesmo país, pela mesma formação social, num mesmo momento histórico — os últimos 150 anos —, sob um mesmo modo de produção, através das mesmas relações sociais e sob o mesmo Estado, deve haver muito em comum entre seus espaços. No entanto, pouco se tem estudado sobre tais aspectos, com exceção do fato de todas as metrópoles terem, de um lado, uma área central mais bem atendida por equipamentos urbanos e onde mora uma minoria que participa dos frutos do trabalho social, e de outro, uma enorme periferia, onde mora a maioria excluída dessa participação. De maneira geral, os paulistas estudam São Paulo; os cariocas, o Rio; os baianos, Salvador, e assim por diante. Quando um estudioso paulista comenta com um carioca algum processo espacial que ocorre em São Paulo, ouve quase invariavelmente como réplica: “Não... aqui no Rio é diferente”. Mas, o que *não é* diferente? e o que há de comum?

Procuramos nesta obra dar amplitude e profundidade à análise por meio de uma dupla abordagem, a saber a análise comparativa entre várias metrópoles e a

investigação de um amplo período histórico da formação de seus espaços, de maneira a captar os aspectos efetivamente estruturais.

Com apoio em Bastide (1971, 1) chamaremos de *estrutura* um todo constituído de elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações. As estruturas são dotadas de movimento e o grande desafio intelectual reside em desvendar a fonte desse movimento. São considerados elementos dessas estruturas o centro principal da metrópole (a maior aglomeração diversificada de empregos, ou a maior aglomeração de comércio e serviços), os subcentros de comércio e serviços (aglomerações diversificadas de comércio e serviços, réplicas menores do centro principal), os bairros residenciais, ou melhor, os conjuntos de bairros residenciais segundo as classes sociais e as áreas industriais. Essa estrutura está imbricada a outras estruturas territoriais, como os sistemas de transportes e de saneamento. Entretanto, consideramos ser a primeira mais importante, pois inclui, incorpora e subjuga as demais, mais do que o contrário, embora não possa existir sem elas.

Essa estrutura territorial mais importante está também articulada a outras, não territoriais, como a econômica, a política e a ideológica. Como é sabido, estas, na concepção original de Marx (1977, 24), estão organizadas em “base” e “superestrutura”. A estrutura territorial é socialmente produzida e ao mesmo tempo reage sobre o social. Evidentemente essas considerações são de enorme amplitude e generalidade e dar conta desse emaranhado de inter-relações é uma epopéia que a mente humana jamais poderá alcançar. Óbvio que não temos tal pretensão. Entretanto, nesta obra, procurar-se-á:

1. Detectar traços e movimentos comuns a todas as estruturas territoriais analisadas; daí a importância da história territorial e da análise comparativa de várias metrópoles. Por exemplo, o que há de comum entre a distribuição territorial das classes sociais, além da óbvia distinção entre centro e periferia? A chamada “decadência” do centro principal é um processo comum a todas as nossas metrópoles. Qual sua fonte? Em que consiste na realidade? Qual sua essência? Que relações há entre o elemento “centro principal” e outros elementos das estruturas territorial e social?
2. Relacionar os movimentos da estrutura territorial com os das estruturas sociais (*lato sensu*) e — o que é bem mais difícil — vice-versa. Veja este exemplo: que papel desempenham as classes sociais na estruturação territorial urbana? Qual o papel que sua segregação espacial desempenha na dominação política? E na ideologia urbana? Em que consiste e como se dá essa dominação política através do espaço urbano? Que participação tem o espaço produzido em Copacabana sobre os valores e estilo de vida de seus moradores e dos cariocas da zona Sul em geral?
3. Relacionar entre si os movimentos dos diversos elementos das estruturas territoriais urbanas — os vários bairros, o centro urbano, a estrutura de transportes, etc. — e com os de outras estruturas articuladas.

A expressão “estrutura urbana” — e sua correlata “reestruturação urbana” — tem sido vítima de muitos abusos. É freqüentemente utilizada como sinônimo de cidade enquanto elemento físico, de cidade como um todo material, sem considerar a inter-relação entre seus elementos, aliás sem considerar sequer que elementos são esses. Constantemente se usa o termo reestruturação para qualquer alteração do espaço urbano, sem maiores preocupações com os elementos espaciais da estrutura e com as relações existentes entre eles. O simples registro de transformações espaciais não é suficiente para caracterizar a estruturação ou a reestruturação. É preciso mostrar como mudanças em um elemento da estrutura provocam mudanças em outros elementos.

Já houve época em que se tentou descrever as estruturas territoriais urbanas através de “modelos” espaciais que tiveram grande prestígio intelectual. Pelo menos um desses modelos — o de Burgess (1968) — tinha ambições teóricas e pretendia, inclusive, dar conta dos movimentos da estrutura urbana. Mais recentemente, os modelos matemáticos incorporaram os movimentos da estrutura, escolhendo mais ou menos arbitrariamente, entretanto como motor desse movimento, a partir de um momento inicial em que este é congelado, “forças externas” cuja origem e papel são pouco questionados.

O modelo de Burgess, da década de 1920, é certamente o mais famoso. Sob sua influência, e em oposição a ele, foram propostos outros, menos pretensiosos e famosos; o chamado modelo de “setores”, de Homer Hoyt (1939), e o de “núcleos múltiplos”, de Harris e Ullman (1945)*. O primarismo descritivo desses modelos fez com que tivessem vida curta. O de Hoyt, entretanto, é mais útil do que parece, desde que não sejam superestimados sua finalidade e seu alcance. Vamos nos utilizar bastante dele.

Seguem-se capítulos em que são analisados os processos históricos de constituição das estruturas territoriais metropolitanas aqui estudadas. Inicialmente as formas metropolitanas como um todo, os processos de conurbação e as direções preferenciais de crescimento da urbanização. Desde aí, as condições de transporte aparecem como fator decisivo na estruturação do espaço urbano.

Em seguida são analisados os processos de constituição das grandes áreas onde se segregam as nossas burguesias urbanas. Esses processos se destacam como os mais distintivos de nossas estruturas territoriais metropolitanas. Nossas metrópoles — com exceção de São Paulo e do Rio de Janeiro — só nas últimas décadas começaram a desenvolver áreas industriais significativas. Suas estruturações têm sido dominadas, então, pelos centros principais, seus subcentros e por suas áreas residenciais das camadas de alta renda. São, por isso, os elementos das estruturas metropolitanas aqui privilegiados.

Como as áreas industriais são elementos cujas localizações são determinadas por forças externas aos espaços metropolitanos, a segregação espacial das ca-

* Para uma visão geral dos modelos, ver a série CHORLEY, R. e HAGGETT, P. *Modelos em Geografia*. Rio de Janeiro, EDUSP, 1975.

camadas de alta renda surge como o elemento interno mais poderoso no jogo de forças que determina a estruturação do espaço intra-urbano de nossas metrópoles.

A obra se fecha com algumas conclusões teóricas sobre o material empírico apresentado.

Por tratar de tema pouco abordado, esta é uma obra heterogênea, não só quanto aos temas propostos, como principalmente quanto aos níveis das análises. Elas variam desde os estágios mais rudimentares — e por isso um pouco maçantes — da investigação científica, como a descrição de tipologias e a classificação de processos (no início da obra), até níveis teoricamente mais ambiciosos (no final).

As expressões *camadas de alta renda e burguesias* foram utilizadas como sinônimos. Por *burguesias* entende-se tanto a pequena, média e alta burguesias como as burguesias industrial, mercantil ou financeira.

Quando houve necessidade de separar classes dentro desses grandes conjuntos, utilizaram-se expressões como *alta burguesia* e *classe média*. Nesses conjuntos, reconhece-se a hegemonia da alta burguesia enquanto classe dominante. “Elites” (sempre socioeconômicas), alta burguesia e classe dominante também foram empregados como sinônimos. Consideramos que num trabalho da amplitude deste, que analisa seis metrópoles por um período de mais de um século, as diferenças entre esses conceitos poderiam ser minimizadas sem prejuízo da análise. Se há diferença entre classes de renda e classes sociais, há bem menos diferença entre as regiões das cidades por elas ocupadas — que, aliás, nunca são totalmente homogêneas.

Quando se trata de quantificar ou medir as classes, em seis metrópoles, por longos períodos, não há como escapar da utilização dos indicadores aqui utilizados: faixas de renda e aparência dos bairros ou das habitações. Por outro lado, para os tempos atuais, a faixa de renda utilizada para caracterizar as camadas de alta renda é tão “folgada” — acima de vinte salários-mínimos — que ela enquadra satisfatoriamente “as burguesias”, a burguesia, ou a classe dominante, independentemente de variações conceituais. O importante é que na definição espacial seja enquadrada a *classe dominante*, que comanda a estruturação do espaço. É válido admitir que as espacialidades das classes ou camadas sociais não variam significativamente segundo os vários conceitos. Uma monografia sobre a “geografia social” do município do Rio de Janeiro, usando técnicas da ecologia fatorial e dados do censo de 1960 (Morris, 1973, 48), ponderou 22 variáveis para definir e mapear a população segundo *status*. O mapeamento revelou uma espacialidade da população de mais alto status exatamente igual ao que já é sabido em termos de renda ou classe social e simples conhecimento superficial: a área de mais alto status engloba Flamengo, Catete, Botafogo, Urca, Copacabana, Leme, Ipanema, Leblon e Lagoa e Gávea. Segundo Short (1976, 77), “o aspecto mais consistente que emana das ecologias fatoriais da cidade tem sido a identificação de padrões de segregação com base no status social. Embora uma variedade de técnicas tenha sido utilizada e embora as variáveis selecionadas tenham sido diferentes, os resultados, em geral, confirmaram essa descoberta. Na verdade, as confirmações

têm sido registradas com regularidade quase monótona”.* Se fosse necessária a definição prévia, consensual, quantificável e espacializável de classe social, classe de renda, elite socioeconômica, alta, média e pequena burguesias e classe dominante, para seis metrópoles durante 150 anos, este trabalho seria inviável.

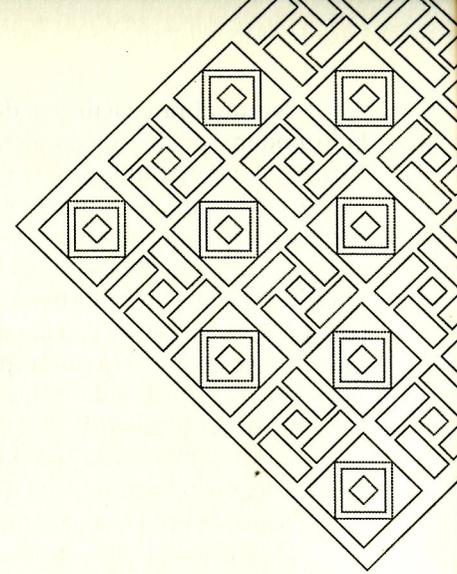
Uma palavrinha sobre “relações espaciais”. Claro que espaços não mantêm relações sociais entre si. Entretanto, há certos processos sociais nos quais espaço e sociedade estão de tal forma imbricados que é impossível entender as relações sociais sem uma visão espacial. Isso é particularmente verdadeiro quando se trata do espaço intra-urbano, onde a presença do espaço nas relações sociais é marcante.

Algumas das conclusões desta obra contrariam posições fundamentais do materialismo histórico. A soberania do consumidor — desde que este sejam as camadas de alta renda — na escolha da *localização* de seus bairros, o primado do consumo na *estruturação* do espaço intra-urbano (mas não na sua produção), a relação entre o setor imobiliário e a classe dominante são algumas. Isso nos preocupa. Acreditamos, entretanto, que as evidências empíricas que sustentam aquelas conclusões são fortes. Se elas fertilizarem discussões, daremo-nos por satisfeitos.

* “The most consistent feature arising from factorial ecologies of the city has been the identification of patterns of segregation on the basis of social status. Although a variety of techniques have been used and variables selected have differed, the results have generally confirmed this finding. Indeed, confirmation has been reported with almost monotonous regularity.”

Capítulo 2

Espaço intra-urbano: esse desconhecido



No amplo campo dos estudos territoriais, têm havido nas últimas décadas um crescente desenvolvimento das investigações regionais e uma surpreendente estagnação dos estudos intra-urbanos. Estes, pouco de relevante produziram desde a década de 1970. Mesmo no período entre as décadas de 1930 e 1970, foram frágeis as contribuições nessa área (embora abundassem as análises regionais), dadas, por exemplo, pela economia e geografia neoclássicas (William Alonso, Brian Berry, R. F. Muth, H. S. Perloff e Lowdon Wingo Jr., para citar apenas alguns expoentes). Decompôs-se a cidade em vários elementos e produziu-se uma série de estudos atomizados sobre temas específicos, como a densidade demográfica, as áreas industriais, as comerciais, o preço da terra, etc.; além disso, produziram-se as conhecidas teorias pontuais da localização. Uma frágil visão de conjunto, incapaz de ajudar a construção de uma base teórica mais ampla sobre o espaço intra-urbano, foi apresentada. Nesse sentido, pouco se avançou nas investigações sobre o conjunto da cidade e sobre a articulação entre suas várias áreas funcionais, ou seja, sobre a estrutura intra-urbana.

A visão articulada e de conjunto foi, aliás, a grande contribuição da Escola de Chicago. As tentativas de formulação de modelos espaciais — tão difundidas por Chorley & Haggett no final dos anos 60 (meados dos anos 70, no Brasil) — tiveram curta duração, pois foram atropeladas pelos estudos territoriais de base marxista surgidos igualmente naquela época e que passaram a dominar o assunto; esses estudos, entretanto, vêm ignorando quase totalmente o espaço intra-urbano. Desde então, a mais notável tentativa de teorização desse espaço como um todo tenha sido, talvez, a feita por Castells em *La question urbaine*. Esse autor, porém, abandonou o campo de estudo em foco e ninguém o retomou a partir do ponto em que ele o deixou. Pelo menos, a partir dele, não se formou uma corrente ou escola de pensamento sobre o espaço intra-urbano.

Nesta obra procura-se desenvolver a tese de que os processos que, de um lado, podem ser identificados com a estruturação das redes urbanas, com o elemento urbano das estruturas espaciais regionais, ou com o processo espacial de urbanização, e de outro, os processos de estruturação interna do espaço urbano não seguem a mesma lógica, não passam pelas mesmas mediações (desde as macroanálises socioeconômicas até as transformações espaciais intra-urbanas) e não podem ser abordados pelos mesmos paradigmas teóricos. Partindo de uma dada formação social, para se chegar ao espaço intra-urbano, há necessidade de passar por mediações diferentes das requeridas para chegar ao espaço regional. No entanto, nas últimas décadas têm havido transbordamentos equivocados das análises regionais — que constituem a maioria — para as intra-urbanas.

A fundamentação teórica desenvolvida para demonstrar essa tese será exposta a seguir, organizada em quatro itens, a saber:

- a questão semântica. Aqui pretende-se explicar por que é utilizada nesta obra, a contragosto, a redundante expressão intra-urbano;
- breves considerações sobre a distinção entre espaço intra-urbano e regional;
- a especificidade do espaço intra-urbano;
- confusões nas abordagens dos espaços intra-urbano e regional.

Seguem-se depois breves considerações sobre a relação entre espaço e sociedade.

A questão semântica

Trata-se de entender e justificar a expressão *intra-urbano*. Como veremos adiante, essa questão não é mera e inconseqüente formalidade.

A expressão intra-urbano não deveria ser necessária, pois “espaço urbano” é uma expressão satisfatória. Por que, então, é utilizada?

A expressão *espaço urbano*, bem como “estrutura urbana”, “estruturação urbana”, “reestruturação urbana” e outras congêneres, só pode se referir ao intra-urbano. Tal expressão deveria ser, pois, desnecessária, em face de sua redundância. Porém, espaço urbano — e todas aquelas afins — está hoje de tal forma comprometida com o componente urbano do espaço regional que houve necessidade de criar outra expressão para designar o espaço urbano; daí o surgimento e uso de *intra-urbano*.

Aquilo que grande parte da recente literatura espacial progressista tem chamado de espaço urbano refere-se, na verdade, ou ao processo de urbanização genericamente abordado, ou a espaços regionais, nacionais, continentais e mesmo planetário. Nos últimos casos, o espaço urbano aparece como elemento de estruturas espaciais regionais, nacionais, continentais ou planetária.

Com efeito, das duas uma: ou se estuda o arranjo *interno* dos espaços urbanos, ou se estuda o arranjo *interno* dos espaços regionais, nacionais ou planetário. Nos dois casos, óbvio, o espaço é *intra*. Portanto, a expressão espaço urbano — não há como ser diferente — só pode referir-se ao espaço intra-urbano, assim como a

expressão *espaço regional* se refere ao *intra-regional*. No entanto, não se usa a expressão *espaço intra-regional*. A redundância da expressão espaço intra-urbano fica evidente quando se imagina o uso da expressão espaço intra-regional. Parece absurda, não é? Parece, não: é absurda, pois espaço regional basta, mesmo que — como é a maioria dos casos — se queira privilegiar o componente urbano nos estudos regionais. Então a expressão intra-urbano também deveria ser absurda, e espaço urbano também deveria bastar.

É curioso que pouco ou nada se fale de *estrutura regional*, ou de *reestruturação regional*, enquanto se fala abundantemente de estruturação e reestruturação urbanas. Por quê? O que comumente se chama de estruturação urbana não é estruturação (ou reestruturação) urbana, mas estruturação (ou reestruturação) regional, pois aborda o elemento urbano da estrutura regional, o processo de urbanização enquanto processo do espaço regional, seja de uma região, de um país, de vários países ou do mundo.

Tomem-se, por exemplo, algumas excelentes obras lançadas recentemente entre nós: *Reestruturação urbana: tendências e desafios* (Valladares e Preteceille, org. 1990), ou *Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil* (Lavinias et al. org. 1993). De que tratam elas? Ou do processo geral da urbanização brasileira, ou da reestruturação de nossa rede de cidades, ou seja, das cidades enquanto elementos do espaço regional ou nacional (desmetropolização, desconcentração regional, etc). Por que não reestruturação regional? O que se analisa nesses livros é a reestruturação de uma região (o espaço nacional brasileiro), embora o único elemento da região analisado sejam as cidades. São, claramente, estudos de reestruturação regional.

Por outro lado — a não ser que espaço urbano signifique intra-urbano, o que raramente acontece — não tem sentido falar de “espaço urbano” *ao lado* de “espaço regional”, como na expressão “espaço urbano e regional”, abundantemente empregada na literatura especializada, inclusive nas obras acima indicadas. Já há décadas que as estruturações (ou reestruturações) regionais, nacionais ou planetária incluem necessariamente as redes urbanas, pois elas constituem o principal elemento das estruturas territoriais analisadas. Não cabe, portanto, falar em “reestruturação do espaço urbano e regional”, mas tão-somente em *reestruturação do espaço regional*. O fato de, nessas obras, as cidades serem privilegiadas como elemento da estruturação regional não autoriza nem justifica a redundância “regional e urbano”, pois toda reestruturação de uma rede urbana (que é o que tais obras analisam) é necessariamente uma reestruturação regional. Por outro lado, no Brasil urbano de hoje — para não falar do Primeiro Mundo — é inconcebível uma reestruturação regional que não seja simultaneamente também uma reestruturação de rede urbana. No entanto, fala-se, por exemplo, referindo-se ao estado de São Paulo atual, em “... estratégias de desenvolvimento urbano e regional”. A palavra *urbano* é aí certamente dispensável, no mínimo por dar a falsa impressão de que poderia haver no estado em questão uma estratégia de desenvolvimento urbano que não fosse ao mesmo tempo regional, e vice-versa.

Mais correta e mais clara é a posição da revista *Espaço & Debates*. De um lado, editou um número especial (ano IV, 1984, n. 13) sob o título “As mudanças na dinâmica urbano-regional e suas perspectivas” e, de outro, sua edição de número 25 recebeu o título de “Reestruturação: economia e território”. Em ambos os casos esquivou-se muito bem das armadilhas quer da “reestruturação urbana”, quer da “reestruturação urbana e regional”.

O fato é que, dada a importância do processo de urbanização e das redes urbanas na estruturação regional, expressões como espaço urbano, estrutura urbana ou reestruturação urbana passaram a ser expressões de prestígio e foram capturadas e monopolizadas pelos estudos regionais. À vista dessa situação, fomos obrigados a nos render, a contragosto, à terminologia já cristalizada e a nos conformar em utilizar a expressão — mesmo que redundante — espaço intra-urbano.

Essa questão semântica, como dissemos, não é mera e inconseqüente formalidade. Adiante veremos alguns de seus desdobramentos altamente problemáticos.

Espaços regional e intra-urbano

A distinção mais importante entre espaço intra-urbano e espaço regional deriva dos transportes e das comunicações. Quer no espaço intra-urbano, quer no regional, o deslocamento de matéria e do ser humano tem um poder estruturador bem maior do que o deslocamento da energia ou das informações. A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral — eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho — como no deslocamento casa/trabalho —, seja enquanto consumidor — reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. Tais áreas, mesmo nas cidades industriais, são as que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho — os que ali trabalham — com os de consumidores — os que ali fazem compras e vão aos serviços.

Quanto ao papel espacial das comunicações, trata-se de assunto que já traz à baila a confusão entre as análises dos espaços intra-urbano e regional; já temos aqui a oportunidade de mencionar essa questão, que será desenvolvida logo a seguir, mostrando como o domínio dos estudos intra-urbanos tem sido prejudicado pela indevida adoção de paradigmas, conceitos e metodologias típicos dos estudos regionais.

Trata-se de registrar o hábito dos analistas regionais de utilizar, em análises intra-urbanas, estes dois vocábulos — transportes e comunicações — e conseqüentemente as realidades que exprimem, tão amarrados quanto irmãos siameses. Ignora-se assim o fato de que seus efeitos sobre os espaços intra-urbano e regional são

totalmente distintos. As comunicações têm efeito profundo sobre os espaços regionais, nacionais ou planetário, comparável ao dos transportes. Entre outras razões, pelo fato de o espaço regional ser, como dissemos, estruturado pelo deslocamento de energia, pelas comunicações e pelo transporte de mercadorias, e o dinheiro, uma das mercadorias mais transportadas ultimamente no espaço regional, tem-se utilizado exatamente das comunicações. Esta metáfora, muito utilizada, se aplica bem a essa situação: as comunicações, tal como os transportes, têm feito com que o mundo se “encolha”. As comunicações, a certa altura da história da técnica, se libertaram dos transportes. Elas dependiam — pelo menos a grandes distâncias — do transporte da mensagem: transporte do jornal, transporte da carta. Foi com a invenção do telégrafo que as comunicações se libertaram então. Harvey (1993, 220), aliás, utiliza-se de duas ilustrações para mostrar o “encolhimento” do mundo: uma através dos transportes e outra — a propaganda de uma empresa de telecomunicações — através das comunicações.

Entretanto, a estruturação do espaço intra-urbano é dominada pelo deslocamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor (mais do que pelo deslocamento das mercadorias em geral ou do capital constante). Nesses deslocamentos, não há espaço para as comunicações ou para o transporte da energia. Assim, o desenvolvimento do transporte de energia e das comunicações — que não envolve o deslocamento do ser humano — tem provocado no espaço intra-urbano efeitos desprezíveis, se é que tem existido. Não conhecemos nenhum estudo com fundamentação teórica e base empírica que mostre, por exemplo, os efeitos que a difusão do telégrafo teve sobre o espaço intra-urbano. Desconhecemos, igualmente, qualquer investigação — e muito menos teoria — que tenha abordado os efeitos que a introdução do telefone, ou do fax, teve sobre o espaço interno das metrópoles. Finalmente, desconhecemos qualquer estudo sobre o impacto intra-urbano de uma das mais fantásticas invenções de todos os tempos: a energia elétrica. Conjecturas há, certamente, mas para conjecturas a mente humana tem a liberdade e o infinito. É curioso registrar, *en passant*, e nossas experiências permitem-nos afirmar isto, que a maioria dos estudiosos do espaço reage a essas colocações em geral tão veemente quanto impulsiva e irracionalmente, dada a falta de estudos objetivos e argumentos convincentes contra elas. No entanto, abundam nos estudos espaciais menções aos “efeitos dos transportes e das comunicações sobre o espaço urbano ou metropolitano”, quando na verdade tais efeitos deviam ser apenas os dos transportes, e não os das comunicações. Trata-se certamente de uma indevida generalização, para o nível intra-urbano, dos estudos espaciais regionais ou planetário. A esse respeito é de se registrar que tais estudos têm ignorado amplamente o fato de que, em qualquer ponto do espaço intra-urbano ou intrametropolitano, os custos da energia e das comunicações são iguais (ou apresentam diferenças desprezíveis, quando as têm), tornando esses espaços uniformes ou homogêneos do ponto de vista da disponibilidade de energia e das comunicações. Com os transportes, especialmente o de seres humanos, a questão é totalmente distinta. No tocante a eles, o espaço intra-urbano é altamente heterogêneo.

Uma segunda distinção nos é dada por Laborgne e Lipietz (1990, 19). Esses autores, no desenvolvimento de seus estudos segundo a linha da chamada Escola Francesa da Regulação, depois de definirem como *modelo de desenvolvimento* o conjunto formado por um modo de regulação, um regime de acumulação e um bloco hegemônico, perguntam: "... sobre qual espaço geográfico se realiza a unidade de um modelo de desenvolvimento? Admitiremos que é possível distinguir, grosso modo, três níveis: regional, nacional e internacional" (Lipietz 1977, 1985). Como o espaço urbano ou metropolitano não aparece, somos obrigados a concluir que o espaço que limita, que enquadra territorialmente uma metrópole, não seria — no pensamento desses autores — um espaço adequado à análise da unidade de um modelo de desenvolvimento. Ou seja, as determinações fundamentais de um modelo de desenvolvimento podem não se articular espacialmente no nível intra-urbano. Mais uma distinção — a serem válidas as proposições desses autores — entre espaço intra-urbano e regional.

Uma terceira distinção encontra-se no delicado e inexplorado campo dos efeitos do espaço sobre o social. Boddy aborda uma possível distinção entre os espaços intra-urbano e regional. Segundo ele (1976, 1), "... definir um campo de economia política *urbana* [grifo no original] é argumentar que é *dentro* [grifo nosso] das cidades (...) que os efeitos do espacial sobre o social são mais fortes e emergem como óbvios. O 'urbano' passa então a ser definido em termos dos efeitos particulares da intensidade das interações entre o social e o espacial, provocadas pela forma específica de articulação espacial da produção, da circulação e do consumo, na formação social".

Por fim, uma faixa de penumbra. Trata-se do novo tipo de "região urbana", um misto de cidade e região que estaria surgindo nos Estados Unidos e que poderia escapar à distinção aqui feita. Seria a região metropolitana americana contemporânea, polinucleada, desconcentrada e dispersa que, segundo Mark Gottdiener, seria uma forma de "... espaço de assentamento característica dos Estados Unidos..." e que ainda "... não surgiu, em um sentido qualitativo, em outros países, nem mesmo na Europa industrializada" (Gottdiener, 1985, 9)¹. Nessa obra, o que Gottdiener estuda ou menciona são processos intra-urbanos, transformações em elementos da estrutura intra-urbana: o centro, a cidade central, os muitos centros (polinucleação) e a periferia esparsa. Analisa, portanto, a estrutura intra-urbana, por mais que ela assuma a escala de uma região. Trata-se de um tipo particular de espaço urbano.

Especificidades do espaço intra-urbano

De acordo com Harvey (1982, 375), "o espaço é um atributo material de todos os valores de uso". Na verdade o é também dos produtos não produzidos pelo trabalho, ou seja, que não são valores de uso simplesmente por não terem valor, como os oceanos ou as montanhas. Mas fiquemos por aqui. O espaço é atributo de um auto-móvel, do corpo humano, de uma cadeira, de um edifício ou um conjunto de edifi-

cios e de uma cidade inteira. Prossegue Harvey (idem, *ibid.*), "o trabalho útil concreto produz valores de uso em determinados lugares". Os valores de uso são também consumidos em "determinados lugares". Temos então dois espaços: o dos objetos em si (produzidos ou não pelo trabalho humano) e aquele determinado pelos locais onde estes são produzidos e consumidos.

Aparece assim a questão da localização — os locais onde os produtos são produzidos e consumidos. A localização é relação a outros objetos ou conjuntos de objetos e a localização urbana é um tipo específico de localização: aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo. Com isso, temos dois outros tipos de espaço: os que envolvem deslocamentos — as localizações — e os que não envolvem deslocamentos — os objetos em si. Nestes últimos, o espaço é dado por relações visuais ou por contato direto; na localização, as relações se dão através dos transportes (de produtos, de energia e de pessoas), das comunicações e da disponibilidade de infra-estrutura. Note-se, entretanto, que o transporte de energia, as comunicações e a infra-estrutura podem inexistir no espaço urbano, como em aldeias primitivas ou em partes de espaços urbanos algumas décadas atrás. O transporte de pessoas não.

Tanto para o exercício imediato do trabalho como para a reprodução da força de trabalho, a localização urbana² é determinada então por dois atributos. São eles:

- Uma rede de infra-estrutura: vias, redes de água, esgotos, pavimentação, energia, etc;
- Possibilidades de transporte de produtos de um ponto a outro, de deslocamento de pessoas e de comunicação. Dentre essas possibilidades, a de deslocamento do ser humano (para os locais de trabalho, de compras, de serviços, de lazer, etc.) dominará a estruturação do espaço intra-urbano, já que, entre os deslocamentos de matérias e os do ser humano, dominará o último. Por outro lado, a necessidade de deslocamento do ser humano dominará as de comunicação na estruturação do espaço intra-urbano pois, como vimos, o custo das comunicações por fax, telefone ou televisão é praticamente o mesmo em qualquer ponto do espaço urbano.

As condições de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infra-estruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível — por meio do deslocamento diário de pessoas — a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transporte de passageiros. A recíproca não é verdadeira. Além disso, a infra-estrutura é produzida e pode ser reproduzida pelo trabalho humano e estendida a toda a cidade. Há países do Primeiro Mundo em que toda terra urbana tem toda infra-estrutura; a localização, dada pelas possibilidades de deslocamento do ser humano, não. Ela é como as obras de

arte e antiguidades — são fruto do trabalho humano mas não podem ser reproduzidas pelo trabalho humano (Marx, s.d., L 3, v. 6, 727).

Os produtos específicos resultantes da produção do espaço intra-urbano não são os objetos urbanos em si; as praças, as ruas ou os edifícios, mas suas localizações. A produção de edifícios ou de conjuntos de edifícios — A Noite, o Martinelli, Barra da Tijuca, Copacabana, o Jardim América ou a avenida Paulista, etc. — enquanto objetos urbanos certamente é produção de espaço. Entretanto o é tanto quanto a produção de cadeiras, árvores, ou canetas. A produção dos objetos urbanos só pode ser entendida e explicada se forem consideradas suas localizações. A localização é, ela própria, também um produto do trabalho e é ela que especifica o espaço intra-urbano. Está associada ao espaço intra-urbano como um todo, pois refere-se às relações entre um determinado ponto do território urbano e todos os demais.

O estudo das formas é sem dúvida estudo do espaço urbano, mas não é específico do espaço urbano. Muito pelo contrário, as formas são atributo de todo espaço (árvores, cadeiras, canetas). No entanto, para *explicar* as formas urbanas — os bairros, as direções de crescimento, a forma da mancha urbana, a verticalização, densidades, etc. — é indispensável considerar as relações de determinado ponto, ou conjunto de pontos, com todos os demais pontos do espaço urbano. Esperamos mostrar nesta obra que dominam essas relações, que se materializam através do deslocamento dos seres humanos enquanto consumidores e/ou portadores de força de trabalho. É o que, em outra obra (Villaça, 1985), chamamos de *localização pura*. Portanto, a análise específica do espaço intra-urbano não pode limitar-se, por exemplo, aos estudos da produção de escritórios na avenida Paulista ou de condomínios verticais na Barra da Tijuca e horizontais em Alphaville; nem registrar que São Paulo cresce mais para o leste e Porto Alegre tem uma forma marcadamente linear. É preciso explicar por que os condomínios são verticais e não horizontais, e vice-versa; em segundo lugar, por que produziram as *localizações representadas* pela avenida Paulista, Barra da Tijuca ou Alphaville, e não aquelas representadas pela avenida Aricanduva, Belfort Roxo, Sapiroanga (PA) ou Itaquera.* Não basta explicar a abertura da avenida Rio Branco, no Rio, como fruto da especulação imobiliária. O estudo específico do espaço intra-urbano deverá explicar por que ela foi aberta na localização que foi e não em outra qualquer. Não basta explicar o desenvolvimento industrial de São Paulo ao longo das ferrovias, na primeira metade do século XX. É preciso explicar por que esse desenvolvimento ocorreu ao longo de uma ferrovia — a que demandava Santos —, e não de outra — a que demandava o Rio. No caso das metrópoles brasileiras, é necessário explicar por que as camadas de alta renda se localizam em áreas mais centrais, produzindo grande quantidade de edifícios de

* Avenida Paulista, Copacabana, Belfort Roxo e Itaquera não são pontos de um espaço geométrico tabuleiro continente. As expressões *na* avenida Paulista e *em* Copacabana são enganosas, pois veiculam a idéia de espaço tabuleiro preexistente. A avenida Paulista, enquanto espaço social e ponto de grandes escritórios, é um espaço, não *está* no espaço. As avenidas Paulista e Copacabana de 1920 são um espaço e as avenidas Paulista e Copacabana de 1980 são outro. Por isso, dizemos *localização representada por* ...

apartamento e não predominantemente em apartamentos suburbanos — como na Barra da Tijuca — nem em residências unifamiliares suburbanas — como em Alphaville. Finalmente — e aqui está uma questão vital para a compreensão do espaço intra-urbano brasileiro —, por que as camadas de alta renda, quando vão para os subúrbios — Barra da Tijuca, Nova Lima, na Área Metropolitana de Belo Horizonte ou Alphaville — escolhem certas localizações suburbanas e não outras, como Belfort Roxo, Venda Nova ou Itaquera. Ao mesmo tempo, é preciso entender as implicações e as conseqüências dessas localizações; em resumo, é preciso explicar as localizações intra-urbanas.

Para ilustrar a especificidade do espaço intra-urbano, vejamos um ponto de partida tão fundamental quanto elementar. Quais os processos socioespaciais intra-urbanos mais importantes e significativos e que por isso devem merecer maior atenção por parte dos estudiosos? As análises e teorias sobre o desenvolvimento ou estruturação (ou reestruturação) regionais já há muito responderam a essa pergunta. Há um razoável consenso quanto à importância de alguns processos socioespaciais regionais, como aqueles ligados à urbanização, às relações entre a industrialização e a urbanização, ao desenvolvimento regional desigual (nacional ou planetário), à divisão internacional do trabalho, às relações entre os modelos de desenvolvimento — na definição acima, de Lipietz — e a estruturação territorial regional, etc. Apenas para mencionar o caso mais conhecido bastaria lembrar o prestígio intelectual hoje desfrutado pelos estudos regionais e planetário produzidos com base nas idéias da chamada Escola Francesa da Regulação, os quais vão desde o Sunbelt x Snowbelt aos centros de crescimento flexível, como os tão difundidos casos do vale do Silício, Emília-Romagna, Corredor M-4 e outros (Boddy, 1990).

No entanto, e ao contrário do que vem ocorrendo com os espaços regional e planetário, não se desenvolveu, nas últimas décadas, nenhuma corrente de pensamento voltada para os processos socioespaciais intra-urbanos mais significativos, e muito menos para as conexões entre as transformações das esferas socioeconômicas e as espaciais. Estas referir-se-iam não apenas aos efeitos das transformações socioeconômicas sobre o espaço — que é o ramo de investigação mais freqüente e desenvolvido —, mas também ao oposto, isto é, os efeitos das transformações espaciais sobre a esfera socioeconômica, muito menos freqüentes. Finalmente, poderiam referir-se também — e mais corretamente — à dialética socioespacial (Soja, 1980). Tal dialética, então, é quase totalmente ignorada.

Cabe então reiterar a pergunta: quais os processos socioespaciais intra-urbanos mais significativos e importantes? Por quê? Aventemos algumas hipóteses.

1. Seria a versão intra-urbana do desenvolvimento regional e planetário desigual? Seria então a do desenvolvimento desigual do espaço intra-urbano? Limitar-se-ia esse espaço à questão centro x periferia?
2. Seria uma eventual tendência das metrópoles no sentido da desconcentração polinucleada e da formação de enormes “nuvens urbanas”, como as identificadas por Gottdiener (1985), que existiriam apenas nos Estados Unidos?

3. Seria a chamada “decadência” dos centros principais (CBDs — Central Business District)?
4. Seria o surgimento de novos centros alternativos aos CBDs?
5. Seria o deslocamento e/ou a expansão dos centros principais antigos e a formação dos chamados “centros expandidos”?
6. Seria a segregação urbana? Seria não só a segregação, mas a posição relativa das áreas segregadas no espaço urbano, como na descrição de Manchester feita por Engels (1978, 579) em *The condition of the working class in England in 1844* ou nas de Burgess (1968, 47) para Chicago?
7. Seria o deslocamento espacial das classes sociais?
8. Seria a verticalização?

Finalmente, quais seriam os principais elementos da estrutura espacial intra-urbana e por quê?

Essas questões elementares não têm sido sistematicamente expostas e desenvolvidas — muito menos interpretadas ou explicadas —, nas últimas décadas, pelos estudiosos de origem marxista (próxima ou remota), excetuada talvez, como já vimos, a efêmera e questionada incursão de Castells no assunto, em *La question urbaine*. Portanto, os temas sobre os quais versam aquelas perguntas permanecem abandonados e elas, sem resposta.

Se não há consenso, corrente organizada de pensamento nem investigação empírica sistemática sobre espaço intra-urbano, como havia, por exemplo, com a Geografia e Economia urbanas neoclássicas; se é precário o conhecimento desse espaço intra-urbano; se não há consenso sobre os processos socioespaciais intra-urbanos mais importantes, e que por isso devem ser estudados, como é possível acreditar minimamente em qualquer teoria do espaço intra-urbano? Se é limitado o material empírico e teórico sistematizado e elaborado sobre espaço intra-urbano, como aceitar, para esse espaço, processos socioespaciais, metodologias, paradigmas ou teorias transplantadas das análises regionais?

Para finalizar, aproveitemos as observações acima, sobre o papel dos deslocamentos espaciais do ser humano como especificador do espaço intra-urbano, para registrar que não consideramos as áreas metropolitanas regiões. Como pretendemos mostrar nesta obra, são elas assentamentos, ou compartimentos territoriais estruturados pelos deslocamentos dos seres humanos enquanto consumidores ou portadores da mercadoria força de trabalho; são, por isso, cidades — por maior e mais importantes e globais que sejam, e por mais que incluam vários municípios. São um tipo particular de cidade, mas são cidades. Não são regiões. Por isso, nesta obra, só nos utilizamos da expressão *área* — e não *região metropolitana*.

Abordagens dos espaços intra-urbano e regional

O aspecto central nesta questão é o seguinte: as relações, ou as mediações, entre as grandes transformações socioeconômicas nacionais ou planetárias e, de

um lado, as transformações espaciais regionais e, de outro, as intra-urbanas são as mesmas? Por quais mediações passam as relações entre, de um lado, a estruturação do espaço intra-urbano das diferentes cidades de um país e, de outro, as grandes transformações sociais e econômicas experimentadas por esse país, o grupo de países ao qual este pertence e mesmo a sociedade mundial? Nossa tese é de que tais mediações passam fundamentalmente pelos traços nacionais definidores da estrutura e dos conflitos de classe e, ainda, pela dominação política e econômica através do espaço intra-urbano. Tais traços se manifestam na estrutura espacial intra-urbana por meio da segregação, que passa a ser então o processo central definidor dessa estrutura. Esses traços são bastante inelásticos em face de algumas transformações sociais e econômicas nacionais e planetárias.

Nossa análise do espaço intra-urbano de seis metrópoles nacionais mostra que a lógica básica de seus espaços pouco se alterou nos últimos cem anos, por mais que, nesse período, o capitalismo brasileiro tenha se alterado, seja nacionalmente, seja em distintas regiões do país. Claro que, se, por exemplo, o neoliberalismo faz aumentar o desemprego e a pobreza, as áreas pobres de nossas cidades aumentarão. Essa explicação é tão verdadeira e óbvia quanto pobre. No nível intra-urbano é fundamental entender como essas transformações são filtradas em nossa sociedade e traduzidas em estruturação e reestruturação — e não apenas em alteração — do espaço urbano.

Para mostrar a distinção entre os espaços intra-urbano e regional abordaremos a seguir os pensamentos de alguns notáveis analistas contemporâneos do espaço. Vejamos inicialmente o pensamento nacional sobre a questão, utilizando-nos do enfoque de alguns de nossos mais brilhantes estudiosos.

Queiróz Ribeiro (s.d.) e Queiróz Ribeiro e Corrêa do Lago (s.d., 9) vêem na promoção imobiliária o elemento de ligação entre, de um lado, as transformações macroeconômicas nacionais e, de outro, a reestruturação intra-urbana. Desenvolvem importante investigação sobre a atividade imobiliária no Brasil urbano, assunto muito próximo ao espaço intra-urbano, razão pela qual são impelidos a abordá-lo. Os autores explicam por que os lucros de incorporação, derivando, segundo eles, de transformações no uso do solo, provocam transformações intra-urbanas. Procuram, então, investigar as conexões entre o recente advento e difusão da “moderna incorporação imobiliária” e aquelas transformações. Nesse sentido, chegam inclusive a considerar essa moderna incorporação a causadora da segregação espacial. “A dinâmica construtiva empresarial concentra-se e renova intensamente os núcleos urbanos, elitizando e segregando essas áreas das grandes e médias cidades, especialmente das capitais. No Rio de Janeiro, por exemplo, estima-se que, no período 1980-1988, 73,8% dos investimentos realizados pelos incorporadores tenham se localizado nas zonas Norte, Sul e na Barra da Tijuca” (Ribeiro, 1992). Em Porto Alegre, as unidades construídas no centro da cidade passam de 42% do total da cidade em 1982 para 65% em 1989 (Rovatti, 1992). Números semelhantes podem ser encontrados para São Paulo (Galeno, 1992), Aracaju (Dantas, 1992), Natal (Araújo & Câmara, 1982, e Petit Mello, 1992) e Salvador (Pinho, 1992). Concluem Ribeiro e Lago que “... em todas as capitais produziu-se o mesmo modelo de espaço urbano segregado e diferenciado; isto é, a moderna produ-

ção de espaços residenciais para as classes médias no centro e conseqüentemente a expulsão das camadas populares para a periferia”.

Esses argumentos oferecem fértil material para a investigação dos processos de estruturação espacial intra-urbana, particularmente para o que julgamos ser fundamental: o da segregação. Suscitam importantes indagações quanto ao real papel da “moderna incorporação imobiliária” na segregação espacial urbana, pois, afinal, tanto a produção imobiliária de bairros centrais para as classes mais altas como a expulsão das camadas populares para a periferia antecedem em muitas décadas a nova incorporação ou a “moderna produção de espaços residenciais”. Por outro lado, cabe indagar: está correta a afirmação de que essa segregação é tão “espalhada” no município do Rio de Janeiro? Sim, porque o trecho citado se refere apenas ao município, e as zonas Norte, Sul e Barra da Tijuca compreendem a absoluta maioria da cidade, ou seja, 76% de sua população (faltaria apenas a chamada zona “Oeste” — Bangu, Campo Grande, Santa Cruz e Guaratiba). A ser válida a conclusão, não haveria segregação no Rio de Janeiro, pois 73,8% dos investimentos realizados pelos incorporadores estariam ocorrendo numa área que engloba 76,5 % da população.

Melo (1990a, 169) afirma que “... a dinâmica de um regime de acumulação... é que determina a forma de produção e transformação do espaço construído”. Isso, entretanto, não é suficiente para explicar a estruturação intra-urbana, como o surgimento de novos centros, a decadência dos antigos, a localização espacial das classes sociais, etc. Pretendendo analisar especificamente a “reestruturação intra-urbana”, esse autor afirma (1990b, 48): “O impacto espacial mais destacado da crise fiscal é a tendência ao reforço da segmentação dos espaços intra-urbanos definida por uma concentração espacial de investimentos imobiliários nas áreas centrais dos grandes centros urbanos”. Tal posição é reiterada em outra passagem (1990a, 178), em que se explica o “reforço da segmentação”: isso consiste no resultado da queda na provisão da infra-estrutura. Referindo-se à crise dos anos 80, declara que “... a crise da intervenção pública na provisão de infra-estrutura urbana exacerba o dualismo centro *versus* periferias urbanas. A reestruturação do mercado imobiliário na crise implicou, por um lado, a (re)concentração da atividade de construção residencial nas áreas centrais e, por outro lado, a sua marcada elitização...”. Os fatos, porém, parecem contrariar essa conclusão. Os anos 80 marcaram precisamente uma enorme explosão dos investimentos imobiliários orientados para as elites, sejam os de escritório, sejam os residenciais, fora das áreas centrais dos grandes centros urbanos. São os casos de Alphaville e Tamboré, em São Paulo, onde foram realizados enormes empreendimentos tanto residenciais como comerciais e industriais; da avenida Luís Carlos Berrini, onde há empreendimentos comerciais apenas, em São Paulo; da Barra da Tijuca ou, ainda, de Boa Viagem, no Recife. Poder-se-ia perguntar: se a segmentação dos espaços é definida por uma concentração espacial de investimentos imobiliários, o que então *defini-ria* a localização dessa “concentração espacial dos investimentos imobiliários”?

Até que ponto a segmentação do espaço intra-urbano é devida a manifestações, entre nós, de transformações no capitalismo global? Até que ponto decorreriam — como quer Queiróz (idem, *ibid.*) — da atuação da moderna incorporação

imobiliária? Até que ponto — como pretendemos nós — a segregação é um processo necessário para o exercício da dominação social por meio do espaço urbano, decorrendo, portanto, da luta de classes em torno das vantagens e desvantagens do espaço construído?

Outro caso ilustrativo das diferenças de conexão entre as transformações econômicas nacionais ou planetárias e os espaços urbano e regional é fornecido por uma análise tipicamente regional: Negri e Pacheco (1994, 62) identificam três tipos de aglomeração baseada na produção flexível. Primeiramente, “... as indústrias intensivas em *design* ou revitalizadas pela introdução de conteúdos ‘artesanais’ (...) com dois tipos principais de localização: ou em áreas próximas das grandes metrópoles (a exemplo de Nova Iorque, Paris, Londres, etc.) ou em antigos *centros* [grifo nosso] ‘artesanais’ (como a Terceira Itália, partes da França, Espanha, etc). Em segundo lugar, a indústria de ‘alta’ tecnologia tenderia a se localizar em áreas selecionadas nos subúrbios das grandes cidades ou em áreas anteriormente não industrializadas (como no Sunbelt americano)”. Finalmente (apoiando-se em Scott & Storper, 1990, 22/23), afirmam que “... os serviços produtivos e financeiros tenderiam a localizar-se no *centro* [grifo nosso] das grandes cidades como Manhattan, a City de Londres ou La Défense em Paris”.

Negri e Pacheco não analisam, nem pretendem analisar, o espaço intra-urbano. Deles nos utilizamos pela ótima oportunidade que oferecem para mostrar a diferença entre a abordagem regional e a intra-urbana. Em primeiro lugar, para a análise regional, uma cidade central de uma metrópole, uma área metropolitana ou uma região urbana é um “centro”. Assim, a região da Terceira Itália é chamada de centro. Entretanto, os autores também chamam a City de Londres de centro, apesar de ser uma área exígua e de natureza completamente diversa se comparada com Manhattan ou com a Terceira Itália. Por outro lado — e isso é particularmente importante —, procurando o centro de Paris, os serviços produtivos e financeiros procurariam... La Défense, que está a 9 quilômetros do centro de Paris. Se nas análises regionais tamanhas diferenças entre “centros” não são importantes, nas análises intra-urbanas essa confusão é inaceitável. Isso por si já revela a diferença entre as análises regionais e intra-urbanas. Na análise intra-urbana, não é possível englobar La Défense e a City de Londres sob o mesmo conceito de centro. No nível intra-urbano, teríamos questões da seguinte natureza: por que os serviços produtivos e financeiros acima mencionados procurariam La Défense, e não o centro tradicional de Paris? Por que procurariam a City (equivalente às ruas Quinze de Novembro, Quitanda e Boa Vista, em São Paulo, ou as ruas Sete de Setembro, Quitanda e do Carmo, no Rio), e não uma localização suburbana equivalente à do Centro Empresarial de São Paulo ou um “centro novo” como La Défense? Por que, em nossas metrópoles, os *centros* tradicionais — agora num sentido intra-urbano — entram em decadência e surgem *centros* novos? Por que a alta finança é uma das poucas atividades a se manter nos centros velhos não só de nossas metrópoles, mas mesmo nos do Primeiro Mundo, como em Wall Street, na City? Resposta a essas questões intra-urbanas não será encontrada nem na acumulação flexível, tampouco em qualquer outra macroteoria do gênero. Essas macroteorias podem explicar por que os serviços

produtivos e financeiros vão para Londres, Tóquio ou Nova Iorque; podem até explicar por que a indústria de ponta vai para a Terceira Itália, mas não têm condições de explicar as localizações intra-urbanas daqueles serviços, nem suas implicações.

Passemos agora para a abordagem de estudiosos estrangeiros. Manuel Castells foi o único dos contemporâneos de origem marxista que apresentou uma proposta de abordagem teórica abrangente do espaço intra-urbano em *La question urbaine*. Entretanto, sua proposta não prosperou já que ele próprio abandonou esse campo de investigação sem ter deixado seguidores. Apesar disso, tem mantido algum interesse nas questões referentes ao espaço intra-urbano, embora sem a ambição de profundidade totalizante demonstrada na obra citada acima.

Fazendo uso de uma contribuição recente de Castells de 1994, vamos continuar a tecer considerações sobre um elemento absolutamente fundamental da estrutura territorial intra-urbana: o centro da cidade ou da metrópole. Inicialmente, convém deixar claro que é necessário estar atento para o fato de que, como acabamos de ver, variam muito os conceitos e as realidades representadas pela expressão *centro urbano*; é preciso, pois, cautela na interpretação desse vocábulo e também na sua utilização. Ele pode designar ou os chamados centros tradicionais (impropriamente chamados de “históricos”), como o CBD dos americanos; pode designar uma área central mais ampla, como a que os urbanistas brasileiros chamam de “centro expandido”; pode até mesmo significar cidade central, especialmente no caso das cidades americanas, que freqüentemente têm área territorial pequena, tanto em termos absolutos como relativos às extensões das respectivas áreas metropolitanas; finalmente, em análises regionais, pode significar áreas metropolitanas inteiras. Referindo-se às cidades da Europa Ocidental, diz Castells (1994, 26): “O centro de negócios constitui-se de uma infra-estrutura de telecomunicações, comunicações, serviços urbanos e espaço para escritório, baseados em instituições tecnológicas e institucionais. Ele prospera a partir do processamento de informações e funções de controle. Às vezes é complementado por instalações de turismo e viagens. Ele é o nó do espaço de fluxos que caracteriza o espaço dominante das sociedades informacionais”.*

Incidentalmente, é curioso que Castells não mencione as atividades — ou instituições — culturais como as específicas dos centros. Não está claro se Castells está se referindo a um “centro expandido” ou a um centro tradicional — o CBD, por exemplo. No caso de Nova Iorque, o centro seria a ilha de Manhattan inteira ou apenas a parte ao sul do Central Park? Note-se que ele também não incluiu as instituições educacionais nesse centro (se tivesse incluído, ele estaria, obviamente, se referindo a um centro expandido), mas apenas atividades *baseadas* em instituições educacionais. Seja como for, fica claro que Castells está sempre se referindo a um centro de uma cidade ou área metropolitana.

* “The business center is made up of an infrastructure of telecommunications, communications, urban services and office space based upon technology and educational institutions. It thrives through information-processing and control functions. It is sometimes complemented by tourism and travel facilities. It is the node of the space of flows that characterizes the dominant space of informational societies”.

Gottdiener abordaria de outra maneira: referir-se-ia às metrópoles polinucleadas, reconhecendo, ou não, que um, e só um, dos centros seria o principal. Gottdiener usaria *business centers*, no plural, e não *business center*. Assim sendo, das duas uma: ou Castells e Gottdiener realmente divergem, ou então as cidades norte-americanas — que são as estudadas por Gottdiener — são realmente diferentes das da Europa Ocidental — às quais se refere Castells. Em qualquer caso, cabem as seguintes indagações tipicamente intra-urbanas: nesse aspecto, como são as cidades brasileiras? Quais os processos que vêm ocorrendo em seus centros? No nosso caso, os grandes equipamentos metropolitanos exemplificados por Castells estariam se localizando nos centros tradicionais (ou encostados a eles), como o Teleporto do Rio de Janeiro? Em caso afirmativo, por quê; se não, por quê? Estariam se localizando em centros expandidos — muito afastados dos centros tradicionais — como nos casos das avenidas Luís Carlos Berrini, ou da marginal do rio Pinheiros em São Paulo, ou na região do Shopping Iguatemi, em Salvador? Estariam se localizando fora até mesmo dos centros expandidos, como na região do Centro Empresarial de São Paulo (gigantesco complexo de escritórios construído na década de 1970 a 15 quilômetros em linha reta do centro principal), ou junto ao Centro Administrativo de Salvador? Enfim, quais as transformações territoriais por que vêm passando os centros das metrópoles brasileiras e por quê? São elas causadas pela acumulação flexível, pela realidade pós-fordista, pela globalização das economias nacionais, ou pela nova sociedade informacional? Em qualquer caso, nossas metrópoles permaneceriam eventualmente com um centro principal apenas, trocando o “velho” (tradicional) por um “novo”? Finalmente, as principais questões, especificamente intra-urbanas: por que os ditos centros novos se instalam na região em que se instalam e não em outra qualquer? Qual a razão de sua localização? Quais as implicações e conseqüências de sua localização?

Castells discorre ainda sobre outros processos socioespaciais intra-urbanos; sobre a segregação espacial das elites nas cidades da Europa Ocidental, diz que, lá, essa classe não foi para os subúrbios — ao contrário das americanas — e enuncia, sem desenvolver, uma hipótese, a nosso ver, correta: a que relaciona a localização intra-urbana com a dominação (idem, 26):* “Nas cidades européias, ao contrário das americanas, as áreas residenciais realmente sofisticadas tendem a apropriar-se da cultura e história urbanas, localizando-se em áreas reabilitadas da cidade central, enfatizando o fato fundamental de que, quando a dominação está claramente estabelecida e aplicada, a elite não necessita ir para o exílio suburbano, como fizeram as frágeis e amedrontadas elites americanas para escapar do controle da população urbana (com as significativas exceções de Nova Iorque, São Francisco e Boston)**.”

* Embora não seja uma dominação *através do espaço urbano*, como concluiremos nesta obra.

** “In European cities, unlike in America, the truly exclusive residential areas tend to appropriate urban culture and history, by locating in rehabilitated areas of the central city, emphasizing the basic fact that when domination is clearly established and enforced, the elite does not need to go into a suburban exile, as the weak and fearful American elites did to escape from the control of the urban population (with the significant exceptions of New York, San Francisco and Boston).”

Entretanto, há uma questão mais instigante — e, para nós, questionável — elaborada por Castells: a relação que se estabelece entre a estrutura espacial intra-urbana e as macrotransformações socioeconômicas. Depois de uma rápida exposição sobre a estrutura espacial nas cidades da Europa Ocidental, afirma ele (idem, 28) que “os grandes centros metropolitanos europeus apresentam algumas variações em torno da estrutura de espaço urbano que nós resumimos *dependendo de seu papel diferenciado na economia européia* [grifo nosso]. Quanto mais baixa sua posição na nova rede informacional, maior será a dificuldade de sua transição do estágio industrial e mais tradicional sua estrutura urbana, com os antigos e consolidados bairros e áreas comerciais desempenhando o papel determinante na dinâmica da cidade. Por outro lado, quanto mais alta sua posição na estrutura competitiva da nova economia européia, maior o papel de seus serviços avançados no distrito de negócios e mais intensa a reestruturação do espaço urbano. Ao mesmo tempo, naquelas cidades, em que a nova sociedade européia reloca funções e pessoas através do espaço, imigração, marginalidade e contraculturas estarão mais destacadamente presentes, lutando pelo controle do território à medida que as identidades se tornam crescentemente definidas pela apropriação do espaço”.*

Esse trecho é rico e muito se presta à exploração e ao desenvolvimento de algumas questões fundamentais sobre o espaço intra-urbano. É preciso sempre ter cuidado com o conceito de “centro”; na mais generosa interpretação, essa palavra designaria uma área bem ampla, mas certamente não seria sinônimo de “cidade central”, expressão que Castells usa com frequência. O autor estabelece aí uma clara correlação entre importância socioeconômica (o papel diferencial na economia européia) e renovação física da cidade. Não analisa, contudo, a localização onde ocorre essa renovação física. Ora, não se pode analisar transformação de estrutura intra-urbana sem analisar alterações de localizações intra-urbanas. Segundo Castells, as cidades que ocuparem uma posição hierárquica inferior na nova rede informacional manterão uma estrutura urbana mais tradicional, com as áreas residenciais e comerciais antigas — antigas e consolidadas — desempenhando um papel determinante na “dinâmica da cidade”. Por outro lado, quanto mais alta sua posição na hierarquia econômica “... maior o papel de seus serviços avançados no distrito de negócios e mais intensa a reestruturação do espaço urbano”. Esse raciocínio é incapaz de explicar, por exemplo, as transformações intra-urbanas nos centros das metrópoles. Nessas palavras não há espaço para centros velhos ou novos, nem para a “decadência” de centros nem para o deslocamento de centros. Também

* “... major European metropolitan centers present some variations around the structure of urban space we have outlined *depending on their differential role in the European economy* [grifo nosso]. The lower their position in the new informational network, the greater the difficulty of their transition from the industrial stage and the more traditional will be their urban structure, with old established neighborhoods and commercial quarters playing the determinant role in the dynamic of the city. On the other hand, the higher their position in the competitive structure of the new European economy, the greater the role of their advanced services in the business district and the more intense will be the restructuring of the urban space. At the same time, in those cities where the new European society relocates functions and people throughout the space, immigration, marginality and counter cultures will be the most present, fighting over the control of the territory as identities become increasingly defined by the appropriation of space.”

não há espaço para a renovação ou localização nem de áreas residenciais, tampouco de outros centros terciários que não os tradicionais centros principais. Também aqui é preciso cuidado com o conceito de *estrutura*. Castells usa — ao tratar de espaço urbano — essa palavra como sinônimo de espaço urbano. Para nós, não. Estrutura, quando se refere a espaço urbano, diz respeito à localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou seja, dos centros de negócios (não só o principal, mas também os demais) das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das áreas industriais. Castells aborda transformações do espaço (renovação do meio construído) como “reestruturação” do espaço. Pode haver renovação do espaço sem necessariamente haver reestruturação. Quando, nos primeiros vinte anos deste século, o quadro imobiliário do centro de nossas cidades foi totalmente renovado com a demolição do colonial e a implantação do neoclássico e do ecletismo, *não houve alteração na estrutura urbana*, pois esses centros não perderam sua importância, sua posição, sua natureza nem localização. No entanto, houve transformação do espaço urbano e intensa atividade imobiliária. Quando, em Salvador, na Vitória, Campo Grande ou Graça, as mansões são demolidas e substituídas por apartamentos de luxo, há alteração do espaço construído, mas não há alteração da estrutura urbana, uma vez que tais bairros mantêm sua natureza, classe social e localização *enquanto elementos da estrutura espacial urbana*.

Voltemos, contudo, ao texto de Castells. Se é válido correlacionar — como faz Castells — a posição hierárquica da cidade com seu dinamismo imobiliário, não é válido fazer o mesmo — como também faz Castells — com a localização das áreas dinâmicas em termos imobiliários. Assim, a alta hierarquia e o dinamismo econômico-imobiliário não implicam necessariamente que o centro urbano se renovará. Em Paris, por exemplo, esse dinamismo imobiliário foi canalizado para fora do centro — na Défense. Ressalte-se que Castells fala em “distrito de negócios”, ou seja, centro num sentido restrito.

Essa análise é válida para o Brasil? Haveria entre nós alguma relação entre a posição hierárquica da cidade na “nova rede informacional” brasileira e sua estruturação interna? Qual a relação entre as transformações ocorridas nos centros de nossas cidades — tradicionais ou expandidos — e o desenvolvimento e influência dessas mesmas cidades, seja no nível regional, do Mercosul ou internacionalmente? Qual a relação entre a posição hierárquica, ou qualquer outra relação com as transformações socioeconômicas planetárias e a manutenção de uma “estrutura tradicional” de um lado e uma maior intensidade na reestruturação do espaço intra-urbano, de outro, como fala Castells? Repetindo nossa questão central: por quais mediações passam as transformações socioeconômicas nacionais ou planetárias até se manifestarem em transformações na *estrutura* intra-urbana de nossas cidades? Para nós, passam pelas suas estratificações sociais; pelo desnível de poder econômico e político entre as classes em nossas metrópoles; passam pela dominação que se dá por meio do espaço urbano. Manifestam-se então no fato de a maioria das classes de mais alta renda ocupar posições centrais, apesar de já ter-se iniciado, na década de 1970, um processo de suburbanização dessas classes; no

fato de os centros de nossas grandes cidades apresentarem há mais de cem anos — em maior ou menor grau — um claro e contínuo processo de deslocamento no mesmo sentido que as camadas residenciais de mais alta renda; e no fato de essas camadas apresentarem — também há muitas décadas — uma tendência de concentração em uma única região de nossas metrópoles. Como entender tais processos?

Martha Schteigart e Horacio Torres, em texto antigo — *Estructura interna y centralidad en metropolis latinoamericanas. Estudio de casos*, in: Castells, s.d., 253 —, propõem-se a “... destacar as características diferenciais da estrutura interna das metrópoles latino-americanas com relação às modalidades específicas que adquirem os *processos gerais de desenvolvimento da sociedade* [grifo nosso] nesta área. São exploradas sobretudo as inter-relações existentes entre esses processos gerais e os processos urbanos, enfatizando a caracterização dos centros cujo papel e conteúdo social constituem elementos para a definição da estrutura urbana”.* Em face disso, estudam Buenos Aires, Santiago de Chile e Lima. O primeiro equívoco está em admitir-se *a priori* a existência de uma correlação direta entre as etapas do processo de estruturação intra-urbana dessas cidades e as etapas dos processos globais de desenvolvimento — do processo de industrialização, crescimento econômico, imigração européia, etc. — dos respectivos países. Isso se manifesta no fato de adotarem, para a história do espaço intra-urbano, a mesma periodização e as mesmas etapas que adotam para o desenvolvimento nacional. Tem-se aqui um exemplo da indevida transposição, para a análise intra-urbana, de premissas e métodos válidos para o estudo do desenvolvimento nacional. A premissa seria válida se, na melhor das hipóteses, o objeto de análise fosse o processo de urbanização, mas não outro diferente — o de *estruturação* intra-urbana. Pelo menos para o Brasil, essa premissa não seria válida e temos fundadas razões para suspeitar que o mesmo se daria para a América Latina. As relações que existem entre, de um lado, as transformações socioeconômicas nacionais e planetárias e, de outro, a estruturação do espaço intra-urbano em nossas metrópoles são específicas; não são as mesmas que existem entre aquele desenvolvimento e o espaço regional ou nacional. Além disso, as periodizações podem diferir. Por exemplo: mostraremos adiante que uma das mais profundas transformações estruturais de nossas metrópoles — a chamada “decadência” de seus centros — está ligada ao abandono desses centros pelas camadas de alta renda e que esse abandono foi provocado principalmente (mas não exclusivamente) pela nova mobilidade territorial propiciada pela difusão do automóvel. Essa difusão e a dita “decadência” têm então início, exceto no Rio de Janeiro, na década de 1960, mas realmente se consolidam na de 1970. Desse ponto de vista, os anos 70 seriam o marco a ser adotado em uma

* “... poner de manifiesto las características diferenciales de la estructuración interna de metrópolis latinoamericanas en relación con las modalidades específicas que adquieren los *procesos generales de desarrollo de la sociedad* [grifo nosso] en esta área. Se exploran sobre todo las interrelaciones existentes entre esos procesos generales y los procesos urbanos, poniendo el aciento en la caracterización de los centros, cuyo papel y contenido social constituyen elementos para la definición de la estructura urbana.”

periodização da história intra-urbana da maior parte das metrópoles e mesmo das cidades médias do Brasil. No entanto, em termos de desenvolvimento nacional, o marco notável deveria ser o período de administração de Juscelino Kubitschek, de 1955 a 1960, em virtude do impulso econômico e das transformações que provocou no país, dentre as quais se destaca a implantação da indústria automobilística.

Voltando à análise do texto de Schteigart e Torres, destacamos que, com base na correlação direta entre o desenvolvimento nacional e a estruturação intra-urbana, não é possível ir — como não foi possível aos autores — além de obviedades como esta: “A essa época de grande expansão econômica, corresponde a construção de grandes edifícios públicos e privados, a abertura de eixos e avenidas. Essas obras, que configuraram basicamente a estrutura espacial do centro metropolitano, são clara expressão de um poder oligárquico que se afirma, se moderniza e se ‘europeiza’” (258)*. Não vamos tratar das considerações tecidas pelos autores, de que tais obras seguiram modelos urbanísticos importados da França, uma vez que isso também se refere ao espaço intra-urbano, mas não diz respeito à estrutura intra-urbana. O que cabe destacar é que se ignora (certamente por não ter sido considerado relevante) em que parte do centro das cidades foram feitas aquelas obras, e por que foram feitas nessa parte e não em outra qualquer. Ao analisarmos os centros de nossas metrópoles, destacaremos que o estudo da estrutura intra-urbana não será satisfatório se não der conta das *localizações* dos elementos da estrutura nem das correlações entre eles e outros elementos e/ou partes da metrópole. Veremos então, para nossas metrópoles, que o próprio centro tem sua estrutura e está ela ligada à da metrópole como um todo. Para isso é fundamental saber em que partes do centro são feitos os melhoramentos, ou seja, qual é a localização dos melhoramentos. Ao estudo da estrutura urbana interessa saber por que esses bairros e centros exibem certo arranjo territorial, e não outro qualquer, e qual a inter-relação espacial entre esses bairros e centros, ou quais são seus papéis espaciais. Por outro lado, as etapas do processo de estruturação espacial das cidades de um país devem derivar da análise desse processo e não, necessariamente, das etapas do desenvolvimento econômico nacional ou do processo nacional de urbanização. É óbvio que o desenvolvimento da infra-estrutura regional de transportes está ligado ao perfil e ao desenvolvimento da economia nacional, mas por esse caminho explicaríamos a urbanização e não a estruturação intra-urbana. Para explicar essa estrutura, teriam que ser estudados o sistema viário e os transportes urbanos. Por exemplo: os autores afirmam que, apesar “... do crescimento assinalado, a estrutura básica da metrópole, fixada na primeira etapa, *não se alterou em seus aspectos fundamentais* [grifo nosso]. Mantêm-se os três setores principais definidos por eixos circulatórios, acentuando-se a suburbanização nos

* “A esta época de grande expansión económica, corresponde la construcción de importantes edificios públicos y privados, la apertura de ejes y avenidas. Estas obras, que han configurado basicamente la estructura espacial del centro metropolitano son clara expresión de un poder oligárquico que se afirma, se moderniza e se ‘europeiza’.”

setores noroeste e oeste, ao contrário da primeira etapa na qual havia sido maior a correspondente ao setor sul”(261).*

Da primeira para a segunda etapa, a estrutura básica da metrópole não se alterou em seus aspectos fundamentais. Pergunta-se: por que motivo então pertencem a etapas diferentes? Por que existem duas etapas? Fica claro que as etapas foram definidas por critérios que não dizem respeito à estrutura intra-urbana. Por que a suburbanização se acentuou nos setores noroeste e oeste e não em outros setores quaisquer? Por que se acentuou segundo setores e não segundo círculos concêntricos? Qual a relação entre tais configurações e os demais elementos da estrutura urbana — centro, por exemplo? Uma coisa é explicar o surgimento das classes sociais; outra é explicar sua localização e seus efeitos espaciais. Em Buenos Aires, o “... gran desarrollo de la clase media dá un peso predominante a estos grupos en la metropoli a partir de la Primera Guerra Mundial (...). Sua localização abarca um amplo leque que rodeia o centro e que estrutura o conjunto de bairros característicos de Buenos Aires. Esse tipo de configuração dilui as diferenças externas entre setores do espaço urbano, impedindo, dessa maneira, que o centro seja afogado por áreas deterioradas. Os cortiços que subsistem no bairro sul (...) não constituem na realidade, geograficamente, um anel de deterioração ao redor do centro, mas sim um ‘bolsão’”(259).**

Não basta constatar essas configurações espaciais. É necessário explicá-las e articular a explicação com as transformações dos demais elementos da estrutura urbana. Ou seja: explicação das transformações de um elemento deve explicar também as transformações dos demais elementos da estrutura. Ao estudo da estrutura intra-urbana é irrelevante como surge a classe média e qual a origem nacional de seu “peso”, isto é, poder político. Interessa saber por que ela se localiza onde se localiza e quais as implicações disso. Não se trata apenas de partir do social para explicar o espaço, mas, ao contrário, é importante também partir do espaço para explicar o social. Por exemplo: dado que a classe média apresenta determinada localização, pergunta-se: por quê? Essa localização é fruto de seu “peso” (poder político)? Como o poder político se manifesta na localização das classes sociais e qual o efeito (se é que há algum; deve haver) dessa configuração espacial na reprodução de tais classes e do seu poder político? Qual o efeito (se é que há algum; deve haver) de uma determinada configuração espacial sobre as relações entre o Estado (especialmente no nível local) e as classes sociais? Finalmente a questão vital do centro urbano, num aspecto que será amplamente abordado para as metrópoles brasileiras, pois consiste num elemento

* “... del crecimiento señalado, la estructura básica de la metrópoli, fijada en la primera etapa, no se ha alterado en sus aspectos fundamentales [grifo nosso]. Se mantienen los tres sectores principales definidos por ejes circulatorios acentuándose la suburbanización en los sectores noroeste y oeste, a diferencia de la primera etapa en la qual había sido mayor la correspondiente al sector sur.”

** Ellos se localizan abarcando un amplio abanico que rodea el centro y que estructura el conjunto de barrios característicos de Buenos Aires. Este tipo de configuración diluye las diferencias externas entre sectores del espacio urbano impidiendo de esta manera el ahogo del centro por áreas de deterioro. Los ‘conventillos’ que subsisten en el barrio sur (...) no constituyen en realidad, geograficamente, un anillo de deterioro alrededor del centro sino más bien un ‘bolsón’.

fundamental da estrutura intra-urbana. De acordo com Schteigart e Torres (262), “a forte inércia do centro tradicional e a existência de uma grande classe média que permaneceu em zonas centrais incidiram fortemente na vitalidade atual do centro de Buenos Aires como núcleo comercial, cultural e de expansão para amplos setores da população. A renovação espontânea foi, quase permanentemente, exibindo muito poucas mostras de deterioração e obsolescência (...)”.*

Nesse trecho dá-se como explicação exatamente aquilo que precisa ser explicado. Qual a causa da “forte inércia” do centro de Buenos Aires? Está fundamentalmente na grande classe média da cidade ou também na localização dessa classe e nos menores desníveis de classe — se comparados com outras metrópoles latino-americanas — que caracterizam a sociedade argentina? Por que essa “grande classe média” permaneceu nas zonas centrais, em um anel em torno do centro — os círculos concêntricos — e não se formou e deslocou segundo um setor como a pequena classe média brasileira? Qual a relação entre tamanho de classe e espacialidade de classe?

Edward W. Soja afirma que (1980, 207) “a cidade industrial capitalista foi fundamentalmente uma máquina de produção e, como tal, assumiu uma estrutura espacial notavelmente uniforme — aquela descrita de maneira tão perspicaz por Engels, para Manchester, e mais tarde pelos ecologistas urbanos para a maioria do mundo capitalista”.³ Se, de um lado, fica claro que Soja fala da estrutura do espaço intra-urbano, por outro, ele não esclarece — e acreditamos que nem ele, nem ninguém, tenha jamais estudado essa questão — a relação entre uma estrutura “notavelmente uniforme” e a natureza industrial e capitalista das cidades a que se refere o autor.

Lipietz e Laborgne (1988, 26) em artigo denominado “O pós-fordismo e seu espaço”, no qual abordam o pós-fordismo e quase nada o espaço — que surge de repente, em não mais de meia dúzia de frases, no final do artigo — e concluem com a apresentação de algumas características do espaço pós-fordista. Tais características referem-se a espaços urbanos abstratos, já que são apenas inferidas de suas considerações teóricas, ou seja, são hipóteses de prováveis desdobramentos espaciais. “As conseqüências espaciais *parecem ser* [grifo nosso]: a via neotaylorista está associada a uma desintegração territorial e conduz a uma polarização espacial e de serviços as empresas de alto nível no *centro* [grifo nosso] das grandes cidades e também leva à dispersão, em zonas rurais, de estabelecimentos especializados ou à formação de áreas produtivas especializadas e baixos salários; a via californiana estaria associada a uma integração territorial mais estreita (...)” e, finalmente, a via saturniana induziria “... à formação de áreas-sistemas territorialmente integradas”. A isso se limitam as conclusões espaciais dos autores; consistem, pois, em hipóteses.

Uma das conclusões é surpreendente e interessa-nos particularmente. Segundo os autores, a via neotaylorista levaria a uma concentração das empresas de “alto nível” no centro das grandes cidades. Nenhum estudo sobre o espaço intra-

* “... la fuerte inercia del centro tradicional y la existencia de una gran clase media que ha permanecido en zonas centrales han incidido fuertemente en la vitalidad actual del centro de Buenos Aires como núcleo comercial, cultural y de esparcimiento para amplios sectores de la población. La renovación espontánea ha sido casi permanente, exhibiendo muy pocas muestras de deterioro y obsolescencia (...)”

urbano e sobre a lógica de sua produção, e muito menos sobre as relações entre espaço intra-urbano e modelo de desenvolvimento, foi desenvolvido e, sem maiores explicações, tiram da análise do modelo de desenvolvimento — eventualmente aceitável para a compreensão do espaço regional ou planetário — uma conclusão de natureza estritamente intra-urbana: a de que a localização das empresas de alto nível dar-se-ia no *centro* das grandes cidades. Nada, absolutamente nada, das análises elaboradas autoriza tal conclusão. Autorizariam, isto sim, a conclusão de que aquelas empresas se localizariam “nas grandes cidades”.⁴

Gottdiener (1985, 58) — para citar um autor que se aproxima da análise intra-urbana — não é muito claro sobre a questão das relações entre a estruturação intra-urbana e as grandes transformações socioeconômicas. Afirma de um lado “... que ocorreram importantes transformações no padrão espacial e na reestruturação, porque elas são função de transformações no sistema social mais amplo, e não porque sejam produtos de processos internos às próprias localidades”. A essa visão opõe outra, a que chama de “convencional” e, para descrevê-la, cita Robert Park, da Escola de Chicago: “A cidade é uma unidade externamente organizada num espaço produzido por suas próprias leis” (idem, *ibid.*). Por outro lado, reconhece a existência de vários processos interativos importantes que também atuam dentro do ambiente urbano e que apresentam origem puramente local. “Esses processos, entretanto, são produzidos por necessidades que pouco têm que ver com os lugares enquanto tais e são mais afetados pelos processos sistêmicos operando em toda a parte, isto é, tanto em ambientes rurais e suburbanos como em ambientes urbanos” (idem, *ibid.*).

As conclusões de Laborgne e Lipietz referentes à localização das empresas de alto nível no centro das grandes cidades devem valer para as metrópoles norte-americanas, pois abordam o espaço pós-fordista. Ora, em princípio, devemos aceitar a constatação de Mark Gottdiener (1985, 1990) de que as regiões metropolitanas norte-americanas contemporâneas são hoje polinucleadas. Trata-se de uma posição de difícil contestação, pois constitui uma simples observação empírica, e não uma teoria. Nesse caso, as “empresas de alto nível” daquelas metrópoles poderiam, em princípio, localizar-se em qualquer dos seus vários núcleos (ou centros), não necessariamente no *centro*, como concluem Laborgne e Lipietz.⁵ Mesmo em São Paulo que, afinal, não é tão polinucleada como uma metrópole norte-americana, as empresas poderiam localizar-se na avenida Paulista, na avenida Luís Carlos Berrini ou no Centro Empresarial, a 17 quilômetros da primeira e a 20 quilômetros do centro da cidade, negando assim aquelas conclusões.

Prossigamos analisando Gottdiener. Em primeiro lugar, é bom recordar que esse autor se propõe a explicar única e exclusivamente a forma polinucleada e dispersa da metrópole norte-americana, que não encontra similar nem mesmo “... na Europa industrializada” (1985, 9). Em segundo, fez uso de uma metodologia indutiva, que parte de regularidades empiricamente observáveis, procurando, a partir daí, construir uma teoria. O autor em questão (1990, 59) não vê de que maneira as teorias que vinculam “... a reorganização do capital, nas atuais condições de crise, às

mudanças socioespaciais que reestruturam o ambiente urbano (...)” possam explicar as mudanças ocorridas nas regiões metropolitanas dos Estados Unidos, caracterizadas fundamentalmente por um processo ao qual ele chama de “desconcentração” e pelo desenvolvimento de enormes regiões urbanas polinucleadas e esparsas. Em contraposição, tenta apresentar um “arcabouço teórico” para substituir o que embasa aquelas teorias e propõe a tese de que, embora reconhecendo que as mudanças provocadas pela crise cumprem um papel importante na produção do espaço urbano, a desconcentração espacial é “... conseqüência da articulação contingente de seis fatores independentes (...)” (1990, 61/62), cujas origens *remontam a várias décadas*. São eles:

- racismo;
- os gastos militares e a permanente economia de guerra;
- o setor imobiliário como circuito secundário do capital;
- a intervenção ativa do Estado na transferência global do valor;
- o papel da tecnologia e do conhecimento na transformação das forças de produção;
- a prática de fazer das fontes de mão-de-obra critério para as decisões sobre localização.

Com relação ao racismo o primeiro fator acima, diz Gottdiener que nos anos 50 e 60 muitas “... cidades não só experimentaram uma onda de imigração de população negra, como também um rápido influxo de hispânicos de Porto Rico e do México. Durante esse mesmo período, a fuga dos brancos para os subúrbios virtualmente esvaziou as cidades de famílias de classe média com filhos. Em conseqüência, já pelos anos 60, as áreas urbanas dos Estados Unidos estavam marcadas por divisões e problemas raciais, com uma entrada iníqua de recursos em detrimento dos bairros das minorias étnicas e raciais. Na Europa nunca houve nada que pudesse ser comparado aos motins ocorridos em guetos nos Estados Unidos durante os anos 60 e que chamaram a atenção do mundo para essa forma de segregação” (idem, *ibid.*). Idêntica colocação já havia sido feita em obra anterior, quando o autor tentou desvendar a causa da suburbanização. Declarou ele, então, que os gastos militares tiveram um profundo efeito sobre o espaço, “... como no caso da construção do sistema interestadual de auto-estradas ligado à defesa. A pesquisa e a produção ligadas a interesses militares canalizaram enormes gastos estatais para áreas suburbanas, em detrimento do desenvolvimento da cidade central, ajudando assim a alimentar a virada demográfica da cidade para os subúrbios nos anos 50 e 60” (1985, 212). Segundo o autor, isso ocorreu, em parte, pela necessidade de levar os estabelecimentos militares para longe dos grandes centros de população.

Nas décadas de 1950 e 1960, relata Gottdiener, ocorreram dois importantes processos espaciais intra-urbanos nos Estados Unidos, marcando ou acentuando a segregação racial: o influxo de negros e hispânicos, que vieram ocupar as áreas mais centrais das metrópoles, e a fuga da classe média branca, com filhos, para os subúrbios. Esse é precisamente o processo socioespacial intra-urbano que precisa ser expli-

cado. O autor parte exatamente daquilo que precisa ser explicado. Por que os pobres ocuparam o centro e a classe média branca com filhos produziu os subúrbios? Por que não ocorreu o contrário? e Gottdiener não explica isso nem se propõe a explicar. Em vez disso, admite esse processo como “dado” e a partir daí passa a analisar a “entrada iníqua de recursos em detrimento dos bairros de minorias étnicas e raciais”.

Em nossas metrópoles, por exemplo, deu-se o oposto: nas décadas de 1950 e 1960 os pobres continuaram a nutrir os subúrbios subequipados, e a classe média ocupou as vizinhanças do centro. Por quê? No caso brasileiro, a questão espacial intra-urbana seria explicar por que ocorreu o oposto. No Brasil, a “entrada iníqua de recursos” privilegiou as áreas mais centrais.

Da mesma forma, Gottdiener não explica:

1. por que a vanguarda espacial urbana produzida pela classe média norte-americana nos anos 50 e 60 assumiu a forma de subúrbios com casas unifamiliares. Essa classe poderia morar em bairros mais centrais como as classes média e média alta brasileiras. Poderia morar nos subúrbios e ocupar apartamentos na Barra da Tijuca, por exemplo.
2. por que os pobres americanos moram no centro. Poderiam morar nos subúrbios, como fazem os pobres brasileiros.

Vejamos como Gottdiener aborda essas questões (1985, 92 e 242). Depois de ressaltar que a “... construção e venda de residências unifamiliares (...) representa uma atividade econômica vital nos Estados Unidos”, ele afirma que a “localização de tais mercadorias [as casas] ocorre maciçamente nas áreas suburbanas de nossas regiões metropolitanas”. Ora, se “dado” for utilizado como ponto de partida, então toda transformação econômica que leva a uma ativação do capital financeiro no financiamento da casa própria leva necessariamente a casa unifamiliar suburbana e, portanto, à forma metropolitana dispersa. Da mesma forma, toda ação estatal no sentido de uma política habitacional que favorece a classe média é uma ação estatal que promove os subúrbios esparsos. “A suburbanização da casa própria é quase exclusivamente uma consequência da ativa intervenção do Estado”, diz Gottdiener (1985, 243). Em seguida declara: “Tem sido freqüentemente repetido pelos analistas convencionais que o desenvolvimento suburbano ocorreu em virtude de uma demanda insaciável que os americanos têm pela casa unifamiliar”. Gottdiener assim contesta essa afirmação: “No entanto, esse enorme crescimento certamente não teria ocorrido depois da Segunda Guerra Mundial se não fosse a variedade de subsídios governamentais orientados para apoiar a oferta dessa forma particular de moradia”. Em nenhum momento Gottdiener se propõe a explicar por que os subsídios estatais produzem necessariamente uma determinada forma de moradia, e não outra. No Brasil, o processo foi inverso. Os subsídios governamentais através do Banco Nacional da Habitação (BNH) foram responsáveis por uma forma de moradia totalmente diferente: o apartamento em bairros mais centrais e os grandes conjuntos habitacionais suburbanos, também de apartamentos.

A conclusão é que nem a ação do Estado — os financiamentos que sustentam uma política habitacional — nem os interesses do capital financeiro explicam a forma da moradia ou sua localização, ou seja, não explicam a metrópole americana dispersa tampouco a brasileira compacta — se comparada à americana.

O mesmo equívoco que Gottdiener comete com relação aos subúrbios manifesta-se em suas análises dos centros das metrópoles. “Mais significativa é a posição que defendo” — diz ele — de que “a articulação entre a intervenção do Estado e o circuito secundário do capital constitui a linha de frente das transformações socioespaciais, embora não seja a única causa. Assim, por exemplo, se o sistema mundial se consolida em torno da localização do capital financeiro nos centros principais [“downtown sections” no original] de Nova Iorque ou Los Angeles, então incentivos políticos e imobiliários pavimentaram o caminho para esse aspecto particular da reestruturação espacial (1985, 236).”

Mais adiante (265), em sua constante e convincente crítica às teorias espaciais urbanas convencionais, esse autor sintetiza muito bem sua crítica ao fetichismo do espaço: “Segundo nosso ponto de vista, uma ciência das formas do espaço de assentamento precisa basear-se num conhecimento da articulação entre organização social e espaço. Por si só, os lugares e as formas nada fazem e nada produzem — somente as pessoas, dentro de redes de organização social, têm esse poder”. Nada poderia ser mais correto. Isso é pouco, porém. É preciso reconhecer que as articulações entre a organização social e o espaço devem ser buscadas em níveis diferentes, conforme se trate do espaço regional ou do intra-urbano; Gottdiener chama de “vinculações horizontais” às de nível intra-urbano; por exemplo a dominação que, em maior ou menor escala, o centro urbano exerce sobre o restante da cidade ou metrópole. Às articulações do espaço urbano com a economia, a política e a cultura manifestadas em escala nacional, chama de “vinculação vertical”. Assim, logo a seguir (266), afirma: “Certamente, centros comerciais fora dos centros velhos [“older CBDs” no original] são auto-suficientes como escoadouros de mercado, mas tal pensamento, limitado às articulações horizontais, ignora as importantes articulações verticais de cada lugar aos sistemas hierárquicos da organização capitalista global”.

Esse autor, criticando o que chama de “conventional urban ecology”, muito corretamente se recusa a encarar o efeito dos transportes sobre o espaço urbano como um determinismo tecnológico, ou seja, como uma força dotada de uma autonomia tal que a torne incontável pela sociedade (1985, 74). Para evitar esse risco, é necessário articular os transportes urbanos com os interesses da produção e de classe, analisando, por exemplo, a relação transporte público x privado e a difusão do automóvel mais em certas classes do que em outras. Tem-se aí um “gancho” para articular o desenvolvimento econômico nacional e o espaço intra-urbano. A articulação, entretanto, é tão verdadeira quanto remota, e há mediações a considerar.

Incidentalmente, um registro suscitado por Gottdiener (1985). Se esse autor pretende desenvolver um arcabouço teórico que explique as metrópoles polinucleadas (veja a nota 5), que, segundo ele, existem apenas nos Estados Unidos, e se Castells (1994) pretende teorizar acerca apenas das metrópoles da Europa Oci-

dental, cabe a nós, brasileiros, procurar teorizar sobre as nossas e, extensivamente, sobre as latino-americanas. A partir do pensamento produzido no hemisfério norte — pelo menos tal como manifestado por esses dois brilhantes representantes —, é válido concluir que suas teorias não se aplicam às metrópoles latino-americanas. Suas posições soam como um forte indício de que a estruturação espacial intra-urbana de nossas metrópoles teria determinações diferentes das do Primeiro Mundo.

A abordagem de Harvey mostra como o enfoque regional convencional é inadequado à análise intra-urbana e, ao fazê-lo, revela uma pista preciosa para a sua especificidade. A investigação da produção de configurações espaciais que esse autor faz em *The limits to capital* baseia-se na movimentação espacial do capital. “O capital pode mover-se como *mercadoria*, como dinheiro ou como um processo de *trabalho* empregando capital constante e variável de diferentes ‘tempos de rotação’” (1982,376).* Ora, se nesse contexto, Harvey estuda a urbanização enquanto um processo de produção e estruturação do espaço regional, é razoável, partindo dessas considerações, admitir a possibilidade de não ser esse o enfoque adequado para a análise da estruturação do espaço intra-urbano. O próprio Harvey, logo a seguir, não só confirma essa suspeita como também fornece a pista para a solução da questão. Depois de afirmar que o capital pode mover-se segundo diferentes formas, prossegue ele: “Mais ainda, a relação entre a mobilidade do *capital variável* e aquela dos *próprios trabalhadores* (“labourers themselves”) introduz uma outra dimensão na luta de classes, enquanto os problemas que se vinculam à circulação do capital no *ambiente construído* [itálicos no original] também clamam por especial atenção”.

Ao analisar o processo de urbanização, por conseguinte os espaços regionais e planetário (eventualmente do Primeiro Mundo, apenas), Harvey aborda somente a circulação do capital e de mercadorias; os deslocamentos da mercadoria força de trabalho são claramente focalizados no nível regional ou planetário. Quando fala em transportes, refere-se sempre ao transporte de mercadorias, ou de capital em suas várias formas, mas nunca ao transporte intra-urbano de passageiros. Deixa então uma pista que nos leva à hipótese de que, se desejamos estudar o processo de estruturação intra-urbana, deve abordar-se não a circulação do capital no ambiente construído, sob qualquer uma de suas formas, mas a circulação dos seres humanos; não enquanto capital, mas como consumidores e — talvez — portadores da mercadoria força de trabalho. Não é o processo de produção e sim o de consumo que mais interessa ao espaço intra-urbano. Não é a circulação da mercadoria e sim a do consumidor — dos “trabalhadores propriamente”. Diz ele: “A capacidade de movimentar *bens* (to move goods around) define a mobilidade do capital sob a forma de mercadoria” [grifo nosso, 1982,376].** Para o espaço intra-urbano a questão é mover *people around*, não *goods*; em grande parte dos movimentos de pessoas no espa-

* “Capital can move as *commodities*, as money or as a *labour* process employing constant and variable capital of different turnover times.”

** “The ability to move *goods* around defines the mobility of capital in commodity form [grifo nosso; 1982, 376].”

ço urbano, estas não se movem enquanto capital — variável — nem enquanto mercadoria — força de trabalho —, mas enquanto consumidores. Os movimentos entre a casa e a escola, as compras, o médico, o lazer: mesmo em seu movimento casa-trabalho, é questionável que o trabalhador se mova enquanto capital, ou seja, que o transporte intra-urbano *de passageiros* seja inserido na esfera da produção. Note-se que Marx (s.d., l.2, v. 3, 155), ao inserir o transporte na esfera da produção, estava considerando o transporte de mercadorias; não estava em absoluto pensando no transporte do trabalhador entre sua casa e a fábrica, pois esse aspecto ele não estudou. A nosso ver, esse deslocamento se insere na esfera do consumo, não na da produção. Analisa Harvey:

1. *As relações de transporte e a mobilidade do capital enquanto mercadoria*. Uma análise que aborda apenas o espaço regional; em nenhum momento o transporte de consumidores e de “trabalhadores propriamente” é focado.
2. *A mobilidade do capital variável e da força de trabalho*. Em toda essa análise, a mobilidade do capital variável e da força de trabalho é encarada no espaço regional, nacional ou planetário, onde, mesmo em sua mobilidade espacial, o trabalhador é “um objeto essencialmente dominado pelo capital” (380).

No âmbito intra-urbano, as condições segundo as quais o trabalhador é “um objeto essencialmente dominado pelo capital” e, como tal, “nada mais que capital variável” são diferentes do nível regional, nacional ou planetário. O transporte urbano de passageiros não tem recebido da economia política a mesma atenção que tem sido dispensada ao transporte regional de carga. É importante atender a um alerta do próprio Harvey: “A força de trabalho é uma mercadoria, mas as condições que governam sua mobilidade são muito especiais. É a única mercadoria que pode trazer-se a si própria para o mercado, com suas próprias energias. Portanto, o termo ‘mobilidade do trabalho’ ocupa uma posição especial no discurso econômico” (380).*

A afirmação de que “em busca de um emprego e de um salário para viver, o trabalhador é forçado a seguir o capital, onde quer que ele flua” (381), só vale para o espaço regional. No nível intra-urbano, o trabalhador já está no “local” de trabalho, e não muda de casa toda vez que muda de emprego. O trabalhador tem sua localização essencialmente dominada pelo capital — “segue o capital” — quando, em busca de emprego, muda de cidade, de região (do Nordeste para o Sudeste) ou de país (as migrações internacionais). No espaço urbano, para “seguir o capital”, o trabalhador exige transporte urbano de passageiros, ao mesmo tempo que é esmagado pela concorrência entre classes que disputam a melhor localização intra-urbana. Como veremos nesta obra, essa localização é aquela que otimiza suas condições de consumo. Em busca de um emprego, o trabalhador se move no espaço regional; ele muda,

* “Labour power is a commodity, but the conditions that govern its mobility are very special. It is the only commodity that can bring itself to market under its own steam. The term ‘mobility of labour’ therefore occupies a special position in economic discourse.”

por exemplo, do Nordeste para São Paulo. Uma vez em São Paulo, ele luta não mais pela cidade do emprego — pois para isso ele veio para São Paulo —; luta por *proximidade ao emprego*, por *redução do tempo e custo do deslocamento na viagem da residência ao trabalho*. O primeiro caso — a busca da cidade do emprego — envolve movimentos espaciais que são feitos uma ou poucas vezes na vida. O segundo caso — a viagem da residência ao trabalho — envolve movimentos que se repetem diariamente, por anos e décadas, e que se ligam à reprodução do trabalhador. Ao contrário do transporte de carga, que o capital tem constantemente penetrado e revolucionado, por se inserir na esfera da produção, o transporte de passageiros urbanos apresenta, no Terceiro Mundo, péssimas condições para o trabalhador. Tal como ocorre com a habitação, o capital procura — embora nem sempre consiga — desvencilhar-se dele, na medida em que representa um ônus.

3. Finalmente, Harvey analisa a *mobilidade do capital dinheiro*. Nesse momento dá-se ênfase às comunicações e ao dinheiro-crédito, já que esse tipo de deslocamento é o mais usual e essa forma de dinheiro, aquela que mais se desloca espacialmente. Só que isso, novamente, é significativo apenas para analisar o espaço regional. Como já dissemos, não se tem notícia de nenhum estudo empírico ou teórico que mostre a influência das transformações nas comunicações sobre a estruturação do espaço intra-urbano. Os deslocamentos de pessoas dominam tão violentamente essa estruturação que os efeitos dos progressos nas comunicações tornam-se imperceptíveis — se é que existem.

É óbvio que, em última instância, tudo — inclusive o espaço intra-urbano — estará ligado ao modo de produção ou regime de acumulação dominante e suas transformações, tal como se manifesta no país onde se situam as cidades cujos espaços intra-urbanos se pretende analisar. Entretanto, é óbvio também que isso explica ao mesmo tempo tudo e nada. A questão central na análise de qualquer tipo de espaço social consiste em identificar as mediações corretas entre as macrodeterminações socioeconômicas e esse espaço social, ou seja, as forças sociais que atuam nessas mediações e suas correspondentes formas de atuação. A ideologia, por exemplo, como mostraremos adiante, desempenha um papel relativamente menor no espaço regional, mas é fundamental no espaço intra-urbano. Esse é outro aspecto de fundamental importância na distinção entre espaço intra-urbano e regional. Precisamente por estar muito próximo dos interesses do consumo — mais visível e sensivelmente próximo —, o espaço intra-urbano está sujeito a enorme carga ideológica, o que acontece menos com o espaço regional. Lefebvre* nos alerta de que o espaço é “um produto literalmente repleto de ideologias”. E quanto à produção ideológica, qual a relação entre espaço intra-urbano e ideologia? Qual a ideologia produzida? Qual a versão do real que veicula? Por quê? E quanto à dominação: há? Como a classe dominante brasileira, e talvez latino-americana, usa o espaço urbano para fins de dominação e extorsão? Isso vem se dando somente através da periferia subequipada e do centro equipado? Sobre questões desse gênero, para

* Trecho extraído de uma citação que Soja (1980, 210) faz de Lefebvre.

um silêncio sepulcral nas análises espaciais. Pretendemos contribuir para “quebrar” esse silêncio, pois qualquer análise sobre a dominação — como a que aqui pretendemos fazer com o espaço intra-urbano — não pode prescindir da investigação da ideologia enquanto instrumento coadjuvante da dominação. Note-se, aliás, que tais perguntas dificilmente caberiam para o espaço regional.

Nossa tese é a de que, para as metrópoles brasileiras — e quase certamente também para as latino-americanas —, a força mais poderosa (mas não única) agindo sobre a estruturação do espaço intra-urbano tem origem na luta de classes pela apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens do espaço construído e na segregação espacial dela resultante. Esta, como será mostrado, é uma condição necessária para o exercício da dominação por meio do espaço intra-urbano. Tal estruturação só remotamente se relaciona com as transformações por que tem passado o capitalismo nacional e mundial nas últimas décadas. A dominação através da estruturação do espaço intra-urbano visa principalmente à apropriação diferenciada de suas vantagens locais. Trata-se de uma disputa em torno de condições de consumo. As dificuldades para se compreender que uma disputa por condições de consumo consiste no determinante principal do processo de estruturação intra-urbana decorre sobretudo do fato de não se captar com clareza a diferença entre espaço intra-urbano e regional.

Espaço e sociedade

Existe uma tendência generalizada a se acreditar numa inter-relação profunda entre espaço e formação social; que as transformações das estruturas sociais provocam transformações no espaço. Em menor grau, há afirmações — mas poucas demonstrações — de que, inversamente, o espaço provoca transformações no social (ver abaixo, neste item, Soja, 1980; Lefebvre, 1970; Boddy, 1976; Gottdiener, 1985). A maioria dos estudos socioespaciais produzidos nas últimas décadas partem das transformações na estrutura social (particularmente das transformações econômicas) para deduzir e explicar, então, as transformações do espaço.

A esse respeito, é possível distinguir três esferas nos estudos espaciais, a saber:

1. Os estudos tradicionais, procedentes da Escola de Chicago, continuaram pelos neo-ecologistas ou passaram pelos pioneiros do início na década de 1970, os quais, com sua revisão crítica realizada a partir de uma base marxista, revolucionaram inicialmente a sociologia urbana, depois a economia política e a geografia, e hoje criam campos interdisciplinares de estudo do espaço, agora já filiados a, ou afastados de, diferentes “marxismos”. Pertence a essa esfera, por exemplo, a prestigiada Escola Francesa da Regulação. Suas análises partem das transformações sociais, econômicas e/ou políticas e chegam ao espaço a elas correspondente, ou por elas produzido. Como partem do social, com forte ênfase econômica, esses estudos referem-se muito à *produção* do espaço; entretanto, apesar dessa ênfase econômica, quase nada discorrem sobre o consumo e muito menos

sobre a troca ou circulação do fruto dessa produção. Pouco se manifestam, também, sobre o valor produzido. Também quase nada discorrem sobre o efeito do espaço sobre o social.

2. A segunda esfera refere-se aos estudos dos efeitos do espaço sobre o social. Esses estudos acham-se menos desenvolvidos. Neste trabalho, aventuramos um pouco nessa área ao colocar a segregação espacial das classes sociais como processo necessário para o exercício da dominação política e desigual apropriação dos recursos do espaço enquanto produto do trabalho e como força determinante da estruturação intra-urbana. Estamos aí na esfera econômica — da distribuição e do consumo — sem dúvida, mas a dominação política e a necessária ideologia serão também enfatizadas. A conclusão *espacial*, ou melhor, a conclusão sobre o efeito do espaço sobre o social, a nosso ver importante, é que uma certa geografia, uma certa *configuração espacial* (a segregação) se faz necessária para viabilizar aquela dominação e aquela produção ideológica. Sem essa configuração, seria talvez impossível — ou extremamente difícil — a dominação e a desigual apropriação. Trata-se, portanto, de um estudo dos efeitos do espaço produzido sobre o social. Este trabalho pretende mostrar que a segregação é uma determinada geografia, produzida pela classe dominante, e por meio da qual essa classe exerce sua dominação — através do espaço urbano. A segregação é um processo necessário para que haja tal dominação.
3. Finalmente, há uma terceira esfera, talvez a mais correta, mas que se encontra num estágio extremamente rudimentar: os das relações dialéticas entre espaço e sociedade. A esse respeito, Soja (1980) e Gottdiener (1985) discorrem sobre a necessidade de uma análise dialética das relações espaço-sociedade mas pouco avançaram nesse campo.

Se há uma inter-relação entre o espaço e o social, deve haver efeitos do espaço sobre o social. Isso não significaria, em absoluto, conferir autonomia ao espaço nem cair no seu fetichismo. Lefebvre (1970; citado por Soja, 1980, 210; e por Harvey, 1976, 306), por exemplo, afirma: “Podem as realidades do urbanismo ser definidas como algo superestrutural, na superfície da base econômica, seja capitalista, seja socialista? Não. A realidade do urbanismo modifica as relações de produção, sem ser suficiente para transformá-las. O urbanismo torna-se uma força de produção, como a ciência. O espaço e a organização política do espaço expressam relações sociais, *mas ao mesmo tempo reagem de volta sobre estas*” [grifo nosso].* Martin Boddy (1976,1), numa passagem já citada, formula a seguinte hipótese sobre o efeito do

* “Can the realities of urbanism be defined as something superstructural, on the surface of the economic basis whether capitalist or socialist? No. The reality of urbanism modifies the relations of production without being sufficient to transform them. Urbanism becomes a force in production, rather like science. Space and the political organization of space express social relationships *but also react back upon them* [grifo nosso].”

espaço sobre o social: “Definir o campo da economia política *urbana** é argumentar que é *dentro* [grifo nosso] das cidades que os efeitos do espacial sobre o social são mais fortes e emergem como óbvios. O ‘urbano’ torna-se definido em termos dos efeitos particulares das intensidades das interações entre o social e o espacial constituídos pela forma específica de articulação espacial da produção, da circulação e do consumo na formação social”.**

Gottdiener (1985, 230) também discorre sobre uma reação do espaço, ao afirmar que a “desconcentração” metropolitana, um processo socioespacial, “é ambas as coisas: um produto das transformações contemporâneas e um processo de organização socioespacial que reage de volta sobre outros processos”.*** Logo a seguir, esse autor menciona, mas não demonstra, uma situação de influência do espaço sobre o social.****

Para Lefebvre o espaço “reage de volta” sobre as relações sociais; Boddy declara que *dentro* [grifo nosso] das cidades “os efeitos do espacial sobre o social seriam mais fortes e emergiriam como óbvios”. Soja (1980, 207) procura desvendar as bases de uma dialética socioespacial

As relações entre, de um lado, a produção, a circulação e o consumo do espaço e de outro os efeitos do espaço sobre o social — ou melhor, das relações dialéticas entre espaço e sociedade — constituem o desafio ainda a ser enfrentado pelos estudos socioespaciais.

Os processos que vamos abordar aqui decorrem do estudo do espaço intra-urbano das metrópoles brasileiras. Temos, entretanto, fundadas razões para acreditar que tais processos ocorrem também nas demais metrópoles da América Latina. Na verdade, estamos inclinados a acreditar que as metrópoles latino-americanas constituem um campo privilegiado de análise do espaço intra-urbano. Com efeito, o grande desnível social entre as classes nas metrópoles latino-americanas faz com que nelas seja realçada aquela faceta da luta de classes que é travada em torno das condições de produção/consumo do espaço urbano, isto é, em torno do acesso espacial às vantagens ou recursos do espaço urbano.

Os contrastes sociais, econômicos e de poder político característicos das metrópoles latino-americanas produzem uma estrutura espacial e uma dinâmica

* Grifo no original. Boddy cogita a possibilidade de um conceito amplo de “economia política”, mais de acordo com a tradição marxista do que, por exemplo, Gottdiener, para quem “economia política” é praticamente um ramo da economia. Essa cogitação está na seguinte manifestação: “If political economy is defined as the science of the modes of production, and as implying the centrality of Marxian conceptualizations of the processes of the production and circulation of commodities, class structure, ideology and the state, then...”

** “To define a field of *urban** political economy is to argue that it is *within* [grifo nosso] cities that the effects of the spatial on the social are strongest and emerge as obvious. The ‘urban’ becomes defined in terms of the particular effects of the intensity of interactions between the social and the spatial, brought about by the specific form of spatial articulation of production, circulation and consumption in the social formation.”

*** “... is both, a product of contemporary changes and a process of sociospatial organization which reacts back on other processes.”

**** “The hegemony of Late Capitalist relations requires the restructuring of space just as much as the latter depends on the social forces of the former.”

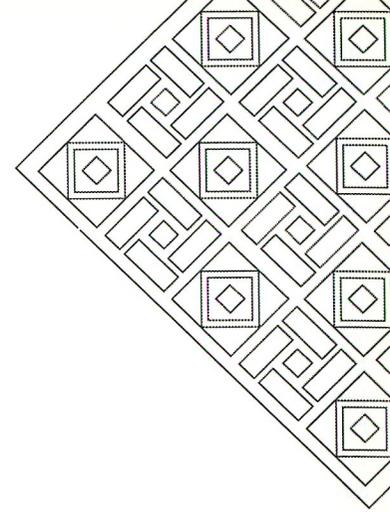
socioespacial intra-urbana muito mais exacerbadas e, por isso, mais fáceis de serem captadas do que a metrópole desenvolvida.

Notas

1. A expressão "metropolitan region" utilizada por Gottdiener não equivale à nossa expressão "região metropolitana". A região metropolitana à qual esse autor se refere não existe, como ele enfatiza, fora dos Estados Unidos. Lá, a expressão equivalente à *região metropolitana* seria *metropolitan area*. A utilização por Gottdiener da expressão "região" deve ser entendida como a designação de um estágio de urbanização regional, acima do das áreas metropolitanas tradicionais.
2. Várias das considerações feitas aqui valem também para o espaço regional. Consideraremos, entretanto, apenas o espaço intra-urbano.
3. SOJA, Edward W. "The socio-spatial dialectic". *Annals of the Association of American Geographers*, June 1980, n. 2, v. 70. p. 207. A passagem foi repetida em *Geografias pós-modernas*, p. 125.
4. Em outro artigo sobre o mesmo tema (1990,17) os autores são particularmente enfáticos ao afirmar de maneira reiterada que o espaço por eles abordados são regiões e países.
5. Novamente, acreditamos ser importante recordar ao leitor a especificidade da "polinucleação" da região metropolitana americana, para evitar precipitadas comparações com as brasileiras. De acordo com Gottdiener, nem mesmo as metrópoles da Europa industrializada, apresentam um grau de dispersão e polinucleação comparável ao das metrópoles norte-americanas. Essa "polinucleação" é um processo diferente do da formação dos núcleos terciários de nossas metrópoles, como os centros de Copacabana, Méier, Nova Iguaçu, Santo André, Boa Viagem, Pinheiros, etc.

Capítulo 3

Os processos espaciais de conurbação



A expressão *metrópole*, entre nós, está por demais associada à importância social, econômica e cultural de um núcleo urbano. Por extensão, o mesmo ocorre com as expressões *área metropolitana* e *processo de metropolização*. Neste trabalho, não nos preocupa tanto esse aspecto, por mais importante que ele seja. Neste capítulo, particularmente, preferimos a expressão *conurbação* — fusão de áreas urbanas — por acreditarmos ser ela mais adequada aos nossos objetivos.

A seguir será analisada a expansão espacial dos núcleos urbanos e as contradições ocorridas entre essa expansão e os limites político-administrativos municipais. Isso será feito sem considerar a importância dos núcleos e, muito menos, o fato de serem eles ou não áreas metropolitanas "oficiais". Neste trabalho, a Grande Santos, a Grande Vitória ou a Grande Florianópolis são áreas metropolitanas tanto quanto o Grande Rio ou a Grande São Paulo. O conceito de área metropolitana que adotamos é o do Bureau of the Census, dos Estados Unidos; é aquele que nasce da contradição entre, de um lado, as cidades enquanto entes físicos e socioeconômicos e, de outro, as cidades do ponto de vista político-administrativo. Nesse sentido não há que hierarquizar tais núcleos urbanos.

Serão descritas as várias formas pelas quais uma cidade em crescimento absorve e/ou gera outros núcleos urbanos à sua volta, às vezes pertencentes a outras unidades político-administrativas, formando um tipo particular de cidade. A particularidade está no fato de que, a uma única cidade, passam a corresponder, em termos de Brasil, mais de um município. Isso não havia entre nós até por volta da década de 1920. Até então, a uma cidade correspondia um — e apenas um — município, e vice-versa. Nos Estados Unidos, tais "cidades" são chamadas de áreas metropolitanas ou SMSA — Standard Metropolitan Statistical Areas. No Brasil há inúmeras conurbações — Santos, Florianópolis, Campinas, Vitória, Goiânia, etc. — que