



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Tecnologia e Ciências

Instituto de Geografia

Roberto Barreto Alvarez

**Terciarização contemporânea na Zona Portuária do Rio de Janeiro: entre a
modernização e a inércia**

Rio de Janeiro

2022

Roberto Barreto Alvarez

**Terciarização contemporânea na Zona Portuária do Rio de Janeiro: entre a
modernização e a inércia**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Orientadora: Prof.^a Dra. Susana Mara Miranda Pacheco

Rio de Janeiro

2022

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

A473 Alvarez, Roberto Barreto.
Terciarização contemporânea na Zona Portuária do Rio de Janeiro: entre a modernização e a inércia. / Roberto Barreto Alvarez. – 2022.
141 f. : il.

Orientadora: Susana Mara Miranda Pacheco.

Dissertação (Mestrado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.

1. Geografia Humana – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 2. Zona Portuária – Modernização – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. 3. Urbanização – Porto Maravilha (Rio de Janeiro, RJ) – Teses. 4. Divisão do Trabalho – Aspectos sociais – Rio de Janeiro (RJ) – Teses. I. Pacheco, Susana Mara Miranda. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. III. Instituto de Geografia. Título.

CDU 911.3(815.3)

Bibliotecária responsável: Fernanda Lobo CRB7/5265

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Roberto Barreto Alvarez

**Terciarização contemporânea na Zona Portuária do Rio de Janeiro: entre a
modernização e a inércia**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico.

Aprovada em 14 de fevereiro de 2022

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr.^a. Susana Mara Miranda Pacheco (Orientadora)

Instituto de Geografia – UERJ

Prof. Dr. Miguel Angelo Campos Ribeiro

Instituto de Geografia – UERJ

Prof.^a Dr. Hindenburgo Francisco Pires

Instituto de Geografia – UERJ

Prof. Dr.^a. Maria Laura Silveira

Universidad de Buenos Aires

Rio de Janeiro

2022

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Professora Susana Mara Miranda Pacheco, pela dedicação, profissionalismo, carinho e inspiração, você é um grande exemplo para mim. Agradeço também por sempre me incentivar e acreditar em meu potencial. Suas orientações foram fundamentais para minha formação acadêmica, cultural e pessoal. Ter entrado no GETER em 2014 foi muito importante para mim. Muito obrigado.

A todos os meus professores da Graduação e da Pós-Graduação, pelo estímulo e dedicação. As aulas que tive com vocês sempre foram ricos momentos de aprendizado e reflexão.

Ao professor Roberto Lobato Corrêa por ter me aceitado em sua disciplina Espaço Urbano e Cultura e por todo conhecimento compartilhado em suas aulas.

Aos professores Maria Laura Silveira, Miguel Angelo Ribeiro e Hindenburgo Francisco Pires, por terem aceitado fazer parte de minha Banca de Qualificação e de Defesa de Mestrado e por toda dedicação e gentileza. Suas contribuições foram muito importantes para esta dissertação.

Aos servidores da universidade, especialmente aos que trabalham nas secretarias do PPGEU/UERJ e IGEOG/UERJ, pelo suporte e atenção.

Gostaria de agradecer também ao professor Alexander Josef Sá que durante seu período como Coordenador do PPGEU/UERJ sempre foi muito gentil comigo.

Aos meus colegas de GETER, Marta, Everaldo, Paulo Barata, Paulo Barros, Claudia, Luiz Carlos e Aramis, pelos bons momentos compartilhados.

Aos meus amigos Gabriel, Alex, Renan, Rita, Vitor Hugo e Samyr, pelo companheirismo, pelas trocas e pela amizade.

Aos meus pais Néa e Roberto, pelo suporte e exemplo que me trouxeram até aqui. Vocês são minha base.

Aos meus irmãos Beethoven e Bernardo, por todo apoio e inspiração.

À Carol, por todo amor, apoio e carinho. Seu suporte e confiança são muito valiosos para mim.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, pela bolsa recebida durante o curso de Mestrado.

Cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente.

Milton Santos

RESUMO

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

A dissertação tem como objetivo compreender a função da Zona Portuária dentro da atual divisão do trabalho da cidade do Rio de Janeiro. A abordagem adotada busca relacionar os processos de terciarização e urbanização para alcançar o entendimento sobre como a Zona Portuária vem sendo redefinida a partir do setor de serviços. Assim, a escolha deste recorte espacial no atual contexto do projeto Porto Maravilha, portanto no período que se inicia após 2009, se justifica pelo avanço da economia de serviços sobre um espaço onde a inércia se destacava enquanto processo espacial. Nesse sentido, a terciarização contemporânea observada revela a coexistência de divisões do trabalho que criam uma realidade verdadeiramente complexa. Coexistem nesta mesma zona da cidade os serviços avançados, localizados nos novos edifícios corporativos próximos a orla marítima e ao Boulevard Olímpico, verdadeiros representantes do período técnico-científico-informacional junto de antigos serviços que se localizam no interior dos bairros e mostram, por sua vez, os traços de divisões do trabalho pretéritas. Dentro daquilo que coexiste em termos de trabalho destaca-se também a ação dos vendedores de rua que utilizam o espaço renovado do Boulevard Olímpico para sua atuação. Desse modo, foi possível constatar como a terciarização se reafirma enquanto processo definidor da organização do espaço urbano carioca. Também fica evidente que a Zona Portuária nos mostra a forma como a globalização atua sobre as cidades criando lugares complexos, neste caso concreto, onde firmas de serviços avançados, antigos serviços e vendedores de rua coexistem. Portanto, a Zona Portuária atualmente se mostra como um espaço situado entre a modernização e a inércia.

Palavras-chave: Zona Portuária do Rio de Janeiro. Terciarização. Modernização. Inércia. Coexistências. Divisão do Trabalho.

ABSTRACT

ALVAREZ, Roberto Barreto. *Contemporary Tertiarization in the Port Zone of Rio de Janeiro: between modernization and inertia*. 2022. 141 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

The thesis aims to appreciate the function of the Port Zone within the actual division of labor of Rio de Janeiro. The adopted approach seeks to relate the process of tertiarization and urbanization to perceive how the Port Zone has been redefined by the service sector. The choice of this spatial clipping in the current context of the Porto Maravilha project, i.e. in the period that begins after 2009, is justified by the advancement of the service economy over a space where inertia stood out as a spatial process. In this sense, the observed contemporary tertiarization reveals the coexistence of divisions of labor that create a truly complex reality. Advanced services located in the new corporative buildings near the seaside and *Boulevard Olímpico*, true representatives of the technical-scientific-informational period coexist in this same area of the city together with old services that are located inside the close neighborhoods, and it shows, in turn, traces of the past divisions of labor. Within what coexist in terms of labor also stand out the action of street vendors who use the renewed space of the *Boulevard Olímpico* for their action. Thus, it was possible to observe how tertiarization is reaffirmed as a defining process of the organization of *carioca* urban space. It is also evident that the Port Zone shows us how globalization acts on cities by creating complex places, where, as this specific case, advanced service firms, old services and street vendors coexist. Therefore, the Port Zone currently appears as a space situated between modernization and inertia.

Keywords: Port Zone of Rio de Janeiro. Tertiarization. Modernization. Inertia. Coexistences. Division of Labor.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1 –	Mapa da Área Central do Rio de Janeiro com destaque para o Centro e Zona Portuária.....	17
Quadro 1 –	Esquema de setores da economia de Colin Clark e Browning & Singlemann.....	42
Tabela 1 –	Categorias de serviços do GETER.....	50
Mapa 2 –	Mapa de localização dos novos edifícios construídos na Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	59
Imagem 1 –	Edifícios empresariais construídos após 2009 na Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	68
Gráfico 1 –	Percentual de empresas da categoria de Serviços às Empresas e Financeiro e Seguros na Zona Portuária do Rio de Janeiro - 2020.	71
Figura 1 –	Esquema com a distribuição das empresas segundo suas categorias de serviços e ramos de atuação.....	72
Quadro 2 –	Número de lojas da Granado por estados brasileiros.....	76
Imagem 2 –	Site do Clube do Empreendedor com o conjunto de relações que podem ser estabelecidas entre empresas associadas.....	81
Quadro 3 –	Clientes atendidos pelos serviços da Fábrica de Startups - 2020...	82
Quadro 4 –	Clientes atendidos pelos escritórios de advocacia Taul & Chquer e Licks Attorneys, 2020.....	85
Mapa 3 –	Deslocamento de seguradoras para Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	91
Quadro 5 –	Listagem das seguradoras e seus respectivos rankings e portes - 2020.....	92
Imagem 3 –	Edifícios inacabados e desocupados na Zona Portuária.....	95
Mapa 4 –	Tipologia intraurbano da Concentração Urbana do Rio de Janeiro.....	99
Imagem 4 –	Meninos mergulhando na Baía de Guanabara – 2015.....	100
Mapa 5 –	Trechos internos da Zona Portuária definidos por Nina Rabha e a	

	localização de elementos pesquisados sobre a terciarização contemporânea.....	107
Tabela 2 –	Distribuição absoluta e relativa de estabelecimentos segundo as categorias de serviços na Rua Sacadura Cabral, Zona Portuária do Rio de Janeiro - 2020.....	109
Mapa 6 –	Localização dos serviços na Rua Sacadura Cabral e adjacências - 2020.....	110
Mapa 7 –	Trechos funcionalmente distintos da Rua Sacadura Cabral.....	111
Imagem 6 –	Sede da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP).....	112
Imagem 7 –	Largo de São Francisco da Prainha com o restaurante Casa Porto ao fundo, Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	113
Imagem 8 –	Roda de Samba na Pedra do Sal, Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	113
Gráfico 2 –	Número de estabelecimentos da categoria Alimentação e Restauração.....	115
Imagem 9 –	Bar na Rua Conselheiro Zacarias, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019.....	117
Imagem 10 –	Mural de Nilton Bravo na parede do Bar e Café Sulista, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019.....	118
Imagem 11 –	Gráficas na Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019.....	119
Imagem 12 –	Envelopador de isopor na Rua do Livramento, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019.....	122
Imagem 13	Trabalhador de rua e seu carrinho na Zona Portuária – 2019.....	123
Imagem 14 –	Museu do Amanhã ao fundo e visitantes e vendedores de rua na Praça Mauá, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019.....	124
Imagem 15 –	Entrada do AquaRio com visitantes e vendedores de rua, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019.....	124
Imagem 16 –	Vendedor de bebida e de vendedor de algodão doce no Boulevard Olímpico em frente ao mural “Etnias” do artista Eduardo Kobra, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019.....	125

Imagem 17 – Vendedor de gelo na Praça Mauá em frente ao Museu do Amanhã.....	126
Imagem 18 – Banca de <i>souvenir</i> situada no Boulevard Olímpico nas imediações do Museu de Arte do Rio (MAR).....	127

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEIU	Área Especial de Interesse Urbanístico
ANS	Agência Nacional de Saúde Suplementar
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CBD	Central Business District
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro
CEPAC	Certificado de Potencial de Adicional de Construção
FGTS	Fundo de Garantia de Tempo de Serviço
FIIPM	Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha
GETER	Grupo de Estudos Terciários do Rio de Janeiro
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INEA	Instituto Estadual do Ambiente
IPP	Instituto Pereira Passos
IPS	Índice de Progresso Social
MUCA	Movimento Unido dos Camelôs
OUC	Operação Urbana Consorciada
RB 1	Edifício Rio Branco 1
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro
VLT	Veículo Leve sob Trilhos

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	14
1	TERCIARIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO.....	23
1.1	O espaço interno da cidade como escala de análise.....	23
1.2	Modernizações e as divisões internas do trabalho.....	27
1.3	Terciarização e estrutura urbana.....	38
1.4	O comércio e a vida do lugar.....	50
2	TERCIARIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO.....	56
2.1	Da coesão à fragmentação.....	58
2.2	Os novos serviços e a nova divisão do trabalho na Zona Portuária.....	67
2.2.1	<u>As corporações e seus serviços internos.....</u>	72
2.2.2	<u>As empresas de consultoria: a participação do setor tecnológico na nova divisão do trabalho.....</u>	78
2.2.3	<u>Os escritórios de advocacia e suas práticas contemporâneas.....</u>	83
2.2.4	<u>Os demais serviços às empresas.....</u>	85
2.2.5	<u>A categoria de serviços Financeiros e Seguros.....</u>	87
2.2.6	<u>As seguradoras na composição do setor de serviços.....</u>	89
2.3	Divisão do trabalho e os novos edifícios: novos objetos, novas ações, nem tão novas realidades.....	92
3	ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: A INÉRCIA COMO REVELADORA DO LUGAR.....	100
3.1	Um quadro dos serviços no interior da Zona Portuária: revelando as permanências.....	104
3.1.1	<u>A presença dos serviços de alimentação e restauração.....</u>	113
3.1.2	<u>A presença das gráficas na Zona Portuária.....</u>	117
3.2	A presença dos vendedores de rua: um contraponto à modernização.....	119
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	127
	REFERÊNCIAS	132

INTRODUÇÃO

A Zona Portuária do Rio de Janeiro, hoje inserida no projeto Porto Maravilha, vem sendo ao longo da última década objeto de debate por diversos pesquisadores e nas diversas ciências. Este fenômeno é resultado das recentes intervenções urbanas realizadas pelo setor público e privado que em comunhão justificam suas ações sob o argumento da reinserção desta parcela da Área Central carioca ao conjunto de espaços funcionalmente adequados aos paradigmas urbanos de nosso tempo. Nesse sentido é que definimos a Zona Portuária como nosso recorte espacial e o contexto de Porto Maravilha, portanto pós-2009, como nosso recorte marco temporal.

Assim, a pretendida revitalização tem por escopo a criação das condições para, entre outras coisas, atrair empresas e novos serviços especializados no intuito de reposicionar a Zona Portuária na atual divisão do trabalho.

Atualmente os estudos sobre a Área Central do Rio de Janeiro nos colocam diante de uma realidade que apesar de efetivamente nova e particular, refletem também o passado, de modo que nos cabe equalizar metodologicamente os elementos mais adequados a serem levados em conta para a realização desta pesquisa, pois na tentativa de explicitar algo atual podemos com facilidade cair na armadilha de declarar como novo algo que possui filiação histórica antiga, isto porque não é de hoje que a Zona Portuária do Rio de Janeiro torna-se um espaço alvo da modernização com vistas a ampliar as relações da cidade com os setores produtivos locais e estrangeiros.

Mauricio Abreu (2013) ao fazer suas análises e propor um método para o estudo da evolução urbana do Rio de Janeiro nos mostrou o papel das intervenções urbanas realizadas pelo Estado no início do século XX. Para o autor os governos municipal e federal foram fundamentais e as grandes obras realizadas para abertura da Avenida Central e para construção do “salvador¹” porto do Rio de Janeiro foram capazes de aproximar o Brasil dos mercados internacionais modernos.

¹ A escolha do adjetivo “salvador” faz referência à notícia divulgada na revista satírica O Malho, do dia 13 de junho de 1903 por ocasião do início das obras do porto do Rio de Janeiro. Dentre muitos louros prestados ao presidente Rodrigues Alves e a Lauro Müller, ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas podemos destacar o trecho a seguir: “É por isso que, a todos nós, ainda nos parece um sonho essa construção do porto e essa radiante promessa de longas avenidas [...] saneando e aformoseando a cidade. Mas não é um sonho. Já a nossa geração *póde* agradecer aos céos a alta graça, que lhe foi concedida, de ser por *ella* iniciada a regeneração do Brasil. O que se vai fazer no Rio de Janeiro é o prologo de uma luminosa *epopéa* de progresso e de gloria: *cellula-mater* de um organismo novo, o porto do Rio de Janeiro será o ponto de partida das outras obras de salvação para a nossa nacionalidade”.

Todavia, a modernização no setor de transporte marítimo nos anos 1970 transformou rapidamente o importante porto em uma obra tecnicamente defasada diante das novas necessidades da armazenagem e manobra com *containers*, pois isso exigia a ampliação dos espaços para atracação dos grandes navios de carga (RABHA, 2006); este processo foi um duro golpe sobre a Zona Portuária que foi perdendo seu dinamismo e funcionalidade.

Assim, já na década de 1980 começaram a surgir os primeiros projetos de revitalização, ainda que nenhum deles tenha sido concretizado (RABHA, 1984). Os anos 1990 foram paradigmáticos, nesse sentido, pois nesse período começam a se estruturar mais efetivamente as políticas urbanísticas que tinham por objetivo inserir o Rio de Janeiro num cenário de competição internacional entre cidades (MASCARENHAS, 2012).

Este é o mote que levou a municipalidade a propor em 2009 a instituição de uma Operação Urbana Consorciada; havia ainda a recém-formada agenda de megaeventos esportivos que movimentariam a cidade nos anos subsequentes e que justificariam um grande projeto de obras, acerca desta conjuntura Mascarenhas (2016, p. 61) afirmou que

aproveitando a febril conjuntura “olímpica”, uma grande articulação de interesses estatais e privados no Rio de Janeiro propõe a retomada do contato da cidade com a orla, evidentemente imbuída de sofisticação e monumentalidades, sob a denominação Projeto Porto Maravilha. Sem abrir canais de diálogo com a população residente ou com entidades da sociedade civil carioca, o projeto constitui um gigantesco pacote de intervenções.

O projeto Porto Maravilha é então concebido com a tarefa de implementar a atual reestruturação urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro, isto é, um processo marcado pelo que Soja (1993, p. 193) aponta como uma “combinação sequencial de desmoroamento e reconstrução” e que no caso carioca vem revelando um “modelo de urbanização ao qual o processo de terciarização se articula na sua dimensão espacial enquanto fenômeno urbano, definindo padrões espaciais” (PACHECO, 2003, p.2).

O projeto tem dois marcos jurídicos iniciais, são eles: a Lei Complementar 101 de 2009 que ao ser sancionada modificava o Plano Diretor e autorizava que o Município instituísse por trinta anos a Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio de Janeiro, tornando esta porção da cidade em Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU); e a Lei Complementar 102 de 2009 que criava a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), empresa responsável pela execução dos serviços públicos e gestão dos recursos adquiridos por meio da venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC).

Em seu segundo artigo a Lei Complementar 101 define os princípios e diretrizes sob os quais a OUC deve seguir para realizar os objetivos do projeto. Para uma reflexão introdutória destacamos dois pontos deste artigo, em um deles é estabelecido que o projeto buscará “a promoção do adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos subutilizados ou ociosos” e em outro ressaltamos o objetivo de “integração da área com a área central da Cidade e o estímulo ao uso residencial, possibilitando melhor aproveitamento da estrutura urbana existente”.

Estes princípios e diretrizes nos mostram como o interesse na integração da Zona Portuária à Área Central (Mapa 1) é tanto um objetivo quanto uma estratégia para o desenvolvimento do projeto. Outro aspecto que acreditamos ser importante lançar luz é o da contradição entre a letra fria da lei e a realidade, uma vez que até o momento os vazios urbanos permanecem, o uso residencial não foi estimulado e a população residente segue sendo preterida.

Mapa 1 – Mapa da Área Central do Rio de Janeiro com destaque para o Centro e Zona Portuária



Fonte: IPP – Instituto Pereira Passos. Elaborado pelo autor, 2020.

Todavia, o planejamento estratégico vem garantindo a um conjunto de firmas ligadas à globalização as condições técnicas necessárias para seu pleno funcionamento, simultaneamente o setor imobiliário vem construindo edifícios para abrigar tais firmas e seus serviços avançados, de modo que até o momento a Zona Portuária só se mostra revitalizada em algumas áreas ou em alguns pontos. Revela-se, assim, uma contradição do Porto Maravilha, pois a realidade no interior dos bairros ainda não é tão maravilhosa.

Tal contexto remete ao que Milton Santos (2012b) nos explicou sobre a relação do planejamento com a apropriação da cidade por capitais hegemônicos, dado que a partir da emergência da globalização a competição entre as cidades se acirrou em uma escala global, havendo a necessidade por parte do capital de buscar alternativas para a cidade a partir do planejamento estratégico.

Para isso, certos tipos de capitais particulares representados pelas firmas passam a se apropriar do capital geral que é a cidade em si, adequando-a às suas necessidades. O planejamento, nesse sentido, se torna a ferramenta utilizada para que tal processo ocorra. Nas palavras de Santos (2012b, p. 130)

a competição em escala mundial introduz uma lógica internacional que exige um esforço maior de produtividade. Esse esforço exige adequação ainda mais clara do espaço às necessidades de planejar para atender aos seus reclamos torna-se imperativa, o planejamento urbano sendo chamado a participar dessa tarefa.

Assim sendo, a importância de estudar a Zona Portuária na atualidade está ligada a inúmeros fatores e isso explica a diversidade de pesquisas que foram feitas ao longo dos últimos anos, de modo que podemos destacar algumas temáticas comuns como: gentrificação, refuncionalização urbana, empreendedorismo urbano, direito à cidade, habitação, patrimônio histórico e cultural, herança africana etc.

Esta dissertação, por sua vez, busca se somar a este grupo de estudos sobre esta importante fração do espaço urbano carioca, porém a partir do estudo da urbanização terciária (PACHECO, 1998; 2003; 2009), com isso buscamos compreender como a relação entre terciarização e urbanização é capaz de revelar não apenas a evolução do trabalho, mas também, da estrutura urbana que é alterada a cada novo avanço do setor terciário.

Portanto, nosso recorte espacial revela não só um conjunto de modificações em seu espaço construído – o que já renderia diversos questionamentos e justificativas possíveis para uma pesquisa – mas nele também são expressas as marcas da ampliação das contradições de nosso tempo.

Assim, entendemos que a relevância desta pesquisa está na busca de compreender como a partir da terciarização as novas divisões do trabalho vêm impactando na organização

do espaço urbano, tornando a Zona Portuária um espaço apto a abrigar novos serviços e atividades que coexistirão com antigos serviços ligados às divisões do trabalho pretéritas e, também, com um conjunto de trabalhadores pobres que em busca de sua sobrevivência farão uso deste espaço com seus corpos e trabalho, como o caso dos vendedores de rua, entregadores e mesmo os catadores de materiais recicláveis.

Diante disso, o objetivo geral dessa dissertação é compreender a função da Zona Portuária dentro da atual divisão do trabalho da cidade do Rio de Janeiro. Outros objetivos específicos norteiam os capítulos dessa dissertação, como discutir a terciarização e urbanização enquanto importantes processos para o entendimento da atual divisão do trabalho que reorganiza o espaço interno da cidade do Rio de Janeiro. Também buscamos qualificar e identificar quais categorias de serviços encontram-se presentes em nossa área de estudo a partir da terciarização contemporânea ocorrida na Zona Portuária. Por fim, buscamos analisar como a inércia nos permite compreender a coexistência de divisões do trabalho em nossa área de estudo.

Frente a necessidade de alcançar tais objetivos alguns questionamentos tornam-se fundamentais, a saber: I- O que podemos revelar a partir do estudo da relação entre os processos de terciarização e urbanização na Zona Portuária do Rio de Janeiro? II- Como a terciarização contemporânea reposiciona a Zona Portuária na atual divisão do trabalho da cidade do Rio de Janeiro? III- Como o processo de inércia pode nos ajudar a compreender a Zona Portuária enquanto um lugar marcado por divisões do trabalho que coexistem?

Essa dissertação buscou suas bases teórico-metodológicas no campo da Geografia Urbana, sobretudo nas teorias e em autores ligados ao campo da Geografia Crítica, por entendermos que em nossa sociedade o capital possui forte importância na determinação de estruturas que podem organizar o espaço urbano. Mais especificamente, nós adotamos uma abordagem que busca evidenciar a relação entre os processos de terciarização e urbanização (PACHECO, 1998; 2009), relacionando a economia dos serviços com a organização do espaço interno da cidade.

O conceito de “terciarização”, nesse sentido, torna-se chave e ele ganha um sentido ainda mais importante quando o relacionamos com o de “urbanização”, pois no cerne de nosso objetivo está o interesse em compreender a cidade e como o setor terciário participa de sua organização.

O processo de terciarização possui uma ampla dinâmica de caráter social, econômico e espacial, sendo assim, ele nos permite compreender as divisões do trabalho e seus impactos sobre o espaço. Vale, também, acrescentar que no período atual em que a economia, as firmas

e os serviços são globalizados, as abordagens sobre a terciarização nos permitem compreender os processos nas diversas escalas, nos possibilitando o entendimento da globalização e seus desdobramentos nos lugares.

Desse modo, adotamos os seguintes procedimentos metodológicos para que a compreensão do mencionado processo fosse alcançada em nossa área de estudo. O levantamento bibliográfico foi sendo feito desde o início do mestrado, uma vez que é constante no desenvolvimento da pesquisa a leitura, assim como os aprendizados feitos. As bibliografias pesquisadas forneceram o arcabouço teórico e metodológico para o desenvolvimento da dissertação.

Consultamos, também, a produção do Grupo de Estudos Terciários do Rio de Janeiro – GETER, base teórico-metodológica e fonte de dados sobre o setor de serviços no Rio de Janeiro.

Foram consultados os sites das firmas que se deslocaram para os novos edifícios construídos na Zona Portuária e da CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto), isso nos forneceu as informações sobre quais são os serviços que vêm ocupando tais edifícios.

Os dados coletados nos sites permitiram classificar as categorias de serviços que se destacam no atual processo de terciarização. A escolha desses edifícios tem a ver com nosso recorte temporal, uma vez que eles foram construídos após o ano de 2009, portanto estão inseridos no presente contexto de terciarização. A partir das páginas virtuais das empresas foi possível observar quais são os serviços prestados e os seus consumidores.

A partir dos trabalhos de campo registramos empiricamente os serviços localizados na Rua Sacadura Cabral e em suas adjacências, bem como nos possibilitou apontar para a presença dos vendedores de rua que trabalham no Boulevard Olímpico. Esse procedimento permitiu que fizéssemos a qualificação dos serviços e posteriormente a identificação das categorias presentes no interior de nossa área de estudo, esses foram os registros que nos permitiram compreender como a Zona Portuária é marcada por sucessivas divisões do trabalho que se acumulam, mostrando as contradições dos dias de hoje ao passo que revelam problemáticas que são do passado.

Esse procedimento metodológico também nos permitiu fazer a coleta de material iconográfico, principalmente dos vendedores de rua e dos serviços localizados nas ruas pesquisadas da Zona Portuária, nos possibilitando registrar a presença das deseconomias urbanas e dos vendedores de rua que hoje coexistem com serviços avançados nos novos edifícios.

Alguns autores sustentam nossa pesquisa por sua pertinência e capacidade explicativa, seja por nos auxiliar na definição do objeto e das problemáticas, seja por permitir metodologicamente responder aos questionamentos.

Diante disso, cabe mencionar que o estudo da modernização se fez com base em Milton Santos e Maria Laura Silveira. Destacamos que a partir do trabalho desses autores conseguimos compreender como às divisões do trabalho que se acumulam a cada nova etapa desenvolvem uma urbanização em que os períodos técnicos materializados na cidade criam a condição para a ação de agentes poderosos, mas ao mesmo tempo garante a possibilidade de ação para os mais pobres. A abordagem da economia política da cidade feita por Milton Santos também foi muito importante para nossa compreensão da cidade enquanto espaço produtivo. Outra ideia fundamental para esta dissertação e igualmente proposta por Milton Santos, é a de que o melhor entendimento dos lugares deve considerar o eixo das sucessões e o eixo das coexistências. Esta ideia nos orientou em termos de uma compreensão mais significativa do processo de terciarização, isto é, nos interessou saber o que há de novo, mas também o que permanece.

Sobre o estudo da terciarização devemos mencionar a importância de autores como Harley Browning e Joachim Singlemann, pois eles estiveram bastante atentos às alterações na estrutura do trabalho, da produção e ao surgimento de uma economia de serviços. Alain Lipietz e Manuel Castells também foram importantes, sobretudo, por reforçarem a ideia de que as novas divisões do trabalho aprofundam polarizações ao passo que os empregos ficam mais especializados.

Sobre a consolidação da sociedade de serviços devemos mencionar a relevância de autores como Stephen Britton e Peter Daniels. Para Britton, os serviços deixaram os papéis intermediários para estarem no centro da produção incorporando valor aos produtos. Peter Daniels, por sua vez, nos mostrou como o avanço do mundo dos serviços ocorre mediante consolidação dos serviços às empresas e como isso reforça o poder concentração das Áreas Centrais.

As bases para nossa compreensão acerca do processo de terciarização no Rio de Janeiro se baseiam nas pesquisas e textos de Susana Pacheco, bem como na contribuição encontrada em textos publicados no Boletim GETER ou mesmo nas pesquisas, teses e dissertações de colegas do grupo.

Desejando responder aos questionamentos e alcançar os objetivos propostos, estruturamos esta dissertação em três capítulos.

Ao longo do primeiro capítulo desta dissertação fizemos uma revisão de literatura sobre o campo teórico-conceitual que nos fundamentou ao longo de todo trabalho. Buscamos discutir a terciarização e urbanização enquanto processos que possuem grande relevância para o entendimento do impacto das divisões do trabalho sobre a organização do espaço urbano. Iniciamos apresentando a escala do espaço interno da cidade como a escala de análise adotada para a realização da dissertação, pois entendemos que nela é possível compreender como o processo de terciarização se relaciona com a urbanização podendo redefinir a função de certos espaços da cidade. Desenvolvemos também alguns pontos sobre as discussões feitas acerca da temática das modernizações e das divisões do trabalho, visto que estes pontos são fundamentais para nós que buscamos estudar a cidade enquanto um espaço que é constituído por divisões do trabalho que sucessivamente vão redefinindo seu meio técnico. Debates, finalmente, a terciarização e como esse processo é capaz de explicar a dinâmica da organização do espaço intra-urbano, assim como ele também pode ser articulado à ideia de modernização para explicar como a economia dos serviços vem definindo a divisão do trabalho contemporaneamente nas cidades. Esse debate feito em nossa revisão de literatura é o que nos garantiu seguir mobilizando conceitos ao longo da dissertação.

No segundo capítulo abordamos a terciarização contemporânea na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Aqui buscamos refletir sobre como nosso recorte espacial vem se reposicionando na divisão interna do trabalho da cidade. Para isso, debatemos inicialmente como a economia de serviços vem sendo um dos principais motores para a metrópole se posicionar dentro da divisão do trabalho que hoje articula a cidade e seus sub-espços com o país e com outros países e cidades. Posteriormente discutimos como o processo que se desenvolve atualmente reforça os padrões de fragmentação espacial que marcam a Zona Portuária desde seu período de decadência, pois a característica da terciarização contemporânea é marcada por uma forma de coesão que não é aquela que articula espaços da cidade dando a eles coerência; a coesão atual se constitui a partir de interesses que partem de fora e que não articulam, ao contrário, eles fragmentam. Do ponto de vista da economia de serviços o que se vê até o momento são alguns edifícios que foram construídos para receber as firmas de serviços avançados ou como também mostramos, os serviços internos de algumas corporações. Nossa pesquisa, como poderá ser visto no segundo capítulo, identificou as categorias de Serviços às Empresas e de serviços Financeiros e Seguros. Tal fato nos revela que do ponto de vista da divisão do trabalho, realmente a Zona Portuária experimenta um processo – ainda que incipiente – de terciarização capaz de marcar o espaço com novos objetos e com suas ações igualmente novas. Todavia deve-se salientar que isso não é tudo e

que a Zona Portuária em seu interior mostra que há uma realidade que não é tão nova quanto a dos edifícios corporativos e serviços avançados e é sobre isso que buscamos tratar no terceiro capítulo.

No terceiro capítulo objetivamos analisar como o processo de inércia que se evidencia no interior da Zona Portuária é capaz de nos levar a compreender o lugar, visto que no conjunto dos bairros outras atividades vinculadas a períodos técnicos pretéritos seguem se desenvolvendo e nos mostrando como nossa área de estudo é complexa em termos dos usos do solo que compartilham aquele espaço. Nos chama atenção, portanto, a coexistência de divisões do trabalho que compõem a Zona Portuária, e entendemos que pesquisar estas atividades seja importante para apresentar um aspecto de nosso recorte espacial que ainda carece de maiores discussões. A Rua Sacadura Cabral e suas adjacências apresentam em seu espaço terciário os traços da inércia que garante a permanência de antigos estabelecimentos e atividades. A Zona Portuária, como sabemos, é um conjunto de bairros e que nesse sentido é composta por uma população que necessita de serviços para se reproduzir socialmente. Dessa maneira, esta pesquisa buscou mostrar que além dos serviços apresentados no capítulo 2, ligados ao processo contemporâneo de terciarização, o quadro dos serviços no interior da Zona Portuária ainda é marcado por poucos serviços ao consumidor final, revelando uma realidade marcada pela precariedade. Ainda na busca por compreender as coexistências ressaltamos a presença dos vendedores de rua. Estes trabalhadores que atuam no Boulevard Olímpico e lá buscam sua sobrevivência. A presença destes vendedores materializa no espaço renovado a desigualdade social que caracteriza nosso país em tempos de exacerbação do neoliberalismo. Tais particularidades evidenciam as coexistências de divisões do trabalho que marcam o cotidiano da Zona Portuária.

Portanto, este é um trabalho que busca contribuir com o conhecimento sobre a cidade do Rio de Janeiro e sua Zona Portuária, partindo do enfoque dos serviços e de como este setor econômico, tão importante para a economia carioca, é capaz de criar novas funções para nossa área de estudo. Assim, motivados pelo interesse de compreender o papel desempenhado pela Zona Portuária no atual contexto da cidade do Rio de Janeiro é que escrevemos esta dissertação.

1 TERCIARIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO

1.1 O espaço interno da cidade como escala de análise

O estudo sobre a terciarização e sua relação com a urbanização, nos ajuda a compreender de modo significativo o impacto das modernizações sobre a cidade e sua estrutura. Em um artigo que nos serve de inspiração para realização desta dissertação, Pacheco (2012) destaca que a relação entre os processos de terciarização e urbanização no contexto da globalização marcaram a estrutura da metrópole carioca, reforçando a necessidade de refletir sobre a atualidade de conceitos muito caros aos estudos urbanos, no seu texto ela discute o conceito de subcentro.

Se assim como a autora, pretendemos estudar o espaço interno da cidade do Rio de Janeiro e sua estrutura, de modo que consigamos compreender, por exemplo, qual é a função da Zona Portuária na atual divisão do trabalho produzida – entre outras coisas – pela recente terciarização desta zona, devemos estar atentos à atualidade de conceitos como o de “zona periférica do centro” num contexto em que a reestruturação urbana altera a organização da cidade. Não objetivamos com isso rejeitar o conceito ou considerá-lo antiquado, ao contrário, o que pretendemos é evidenciar que ele ainda explica a realidade em seu atual processo de realização. Devemos destacar aqui que a definição de reestruturação a que nos referimos tem como base o que Soja (1993) nos ensina quando propõe que

a reestruturação não é um processo mecânico ou automático [...] em sua hierarquia de manifestações, a reestruturação deve ser considerada originária de e reativa a graves choques nas situações e práticas sociais preexistentes, e desencadeadora de uma intensificação de lutas competitivas pelo controle das forças que configuram a vida material. Assim, ela implica fluxo e transição, postura ofensiva e defensiva, e uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança (SOJA, 1993, p. 194).

Também é importante informar inicialmente que para a realização deste trabalho adotamos metodologicamente a escala do espaço interno da cidade, ou intra-urbano (VILLAÇA, 2001) ou simplesmente espaço urbano (CORRÊA, 1995; CASTELLS, 1999). Todavia, isso não significa que exista uma dicotomia entre o fenômeno urbano em nível da rede urbana e do espaço interno das cidades, sobre isso Corrêa escreve

as duas escalas conceituais, a da rede urbana e a do espaço urbano não estabelecem uma dicotomia, cindindo o urbano em duas partes que não se tocam. Lembremo-nos que a dicotomia não é um dado do mundo real, mas de uma deformação intelectual. A operação escalar não introduz essa visão deformada, geradora de dicotomia, mas,

ao contrário, ressalta as ricas possibilidades de analisar o mundo real, o urbano no caso, em dois níveis conceituais complementares (CORRÊA, 2003, p. 133).

A supracitada explicação de Corrêa (2003) é precisa e acreditamos que possa haver um produtivo diálogo entre ela e a diferenciação – igualmente metodológica – de Economia Política da Urbanização e Economia Política da Cidade feita por Santos (2012b) e que apresentaremos mais adiante.

Villaça (2001), por sua vez afirma haver diferenças teóricas entre as formas de se abordar o fenômeno urbano na escala do espaço intra-urbano e da rede urbana, entretanto, devemos admitir que apesar da aparente divergência teórica em relação aos autores citados anteriormente (CORRÊA, 2003; SANTOS, 2012b), Villaça (2001) acrescenta um ponto interessante ao debate, ponto este que mesmo resguardando as diferenças é capaz de nos sugerir uma ponte para compreender o efeito da estrutura socioespacial sobre o urbano, isto fica evidenciado quando o autor propõe a seguinte questão

[...] 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 (VILLAÇA, 2001, p. 27).

A ideia exposta acima guarda traços de aproximação com o que propõe Milton Santos (2012b) ao destacar que na economia política da cidade devemos considerar que urbanização se desenvolve a partir da socialização capitalista da cidade, nas palavras do autor

Entenda-se por socialização capitalista a criação de capitais comuns, de meios coletivos à disposição do processo produtivo. É socialização pelo fato de que não são os capitais individuais que devem empreender diretamente; é capitalista porque os beneficiários são poucos, segundo uma hierarquia que vem do seu poder enquanto capitalista, isto é, de capacidade de utilizar produtiva e especulativamente as infraestruturas financiadas por meio de impostos com o esforço coletivo, isto é, mediante contribuição social. A socialização capitalista é, pois, e sobretudo, um processo de transferência de recursos da população como um todo para algumas pessoas e firmas” (SANTOS, 2012b, p. 118).

Este processo conflituoso entre capitais comuns produzidos e apropriados por algumas pessoas ou firmas refletem precisamente os conflitos de classe decorrentes da dominação política e econômica do espaço urbano. Em um mundo globalizado podemos, inclusive, acrescentar que este processo ocorre a partir do desdobramento da divisão territorial do trabalho a partir da rede urbana, esta que no dizer de Corrêa (1989, p.48) se constitui “simultaneamente em um reflexo da e uma condição para a divisão territorial do trabalho” e que no caso de países subdesenvolvidos, como o Brasil, esta rede urbana pode se constituir

“em parte, na extensão de uma ampla rede urbana com sede nos denominados países centrais” (CORRÊA, 1989, p. 50).

Portanto, a compreensão do espaço interno da cidade nos exige o esforço de relacionar as escalas, mas sem perder de vista a particularidade que os processos mais amplos assumem e como eles estruturam as cidades. Beaujeu-Garnier (1983), por exemplo, nos diz que a cidade e o fenômeno urbano se diferenciam, não apenas porque o fenômeno urbano pode se desdobrar para além dos limites da cidade, mas também porque a cidade depende de um núcleo que a unifique, isto é, depende de uma localização central estruturadora e capaz de exercer sua força centrípeta e ao mesmo tempo disseminar um modo de vida.

Nesse sentido, pensar a Zona Portuária dentro da atual organização do espaço interno da cidade pressupõe refletir que suas recentes metamorfoses fazem parte de um processo que busca recriar os laços de coesão desta zona periférica do centro com o CBD (*Central Business District*), reforçando o caráter estruturador da Área Central uma vez que o grosso do processo de reestruturação está vinculado à recuperação econômica e funcional da zona e seu respectivo reposicionamento numa divisão interna do trabalho, que no caso do Rio de Janeiro vem sendo vinculada a modernização do setor terciário (PACHECO, 1998). Aqui se torna pertinente citar Corrêa (1995, p. 56) quando nos diz que “o processo de coesão pode ser definido como aquele movimento que leva as atividades a se localizarem juntas”, sobretudo porque no caso observado parece haver tal tentativa e isso fica evidenciado quando constroem novos edifícios corporativos, implantam rede de cabos de fibra ótica e de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

Ao estudar uma porção do espaço interno da cidade devemos tomá-la em suas particularidades de tempo e espaço. A zona periférica do centro nos estudos precursores de Burgess, por exemplo, possuíam uma definição particularmente vinculada à cidade de Chicago e as primeiras décadas do século XX. Em seu modelo dos círculos concêntricos, Burgess (1967) explicava que a expansão da cidade acontecia a partir da tendência de os círculos internos expandirem-se sobre os círculos imediatamente externos, seguindo um processo de invasão e sucessão. Burgess (1967), também dizia que inicialmente todas as zonas estavam inseridas no que posteriormente tornou-se o CBD e que a chamada “Zona em Transição” ocupada por fábricas leves, comércio e também por cortiços com uma população trabalhadora fora antes uma área ocupada por uma população mais abastada. Nas palavras do autor

os atuais limites da área de deterioração não eram há muitos anos os da zona agora habitada por assalariados e na memória de milhares de moradores de Chicago estão contidas as residências das melhores famílias.
(BURGESS, 1965, p. 50).²

Maurício Abreu, ao fazer algumas observações sobre os modelos e teorias emanados pela escola de ecologia humana de Chicago nos alerta para o fato de que elas não objetivavam explicar um processo geral de crescimento urbano, “mas um processo evolutivo condicionado por variáveis bem definidas, ou seja, a evolução de uma aglomeração em rápido crescimento demográfico e industrial, dominado por uma economia capitalista com poucas imperfeições de mercado” (ABREU, 2013, p. 13). Eufrasio (1999) ao fazer uma importante reconstrução das formulações teóricas propostas por Burgess salienta que

a importância do artigo de Burgess, concebido em 1922 e só publicado em 1924, é a de trazer, pela primeira vez, o enunciado da estrutura da cidade por ele concebida, que foi bem acolhida por Park e, em parte, por McKenzie, e adotada por estudiosos de áreas da cidade como uma referência básica (EUFRASIO, 1999, p. 75).

Castells (1999), por sua vez, ao debater a teoria do espaço reconhece a importância da Escola de Chicago, de suas duradouras noções e do precursor esquema de Burgess, todavia o autor também salienta que tal modelo não consegue ter a mesma capacidade explicativa em bases cujos processos históricos são diferentes dos que Chicago apresentou no início do século XX.

Esta discussão encontra-se também em artigo de Strohaecker (1988) com uma revisão do conceito de zona periférica do centro, neste texto a autora mostra a evolução das interpretações sobre esta zona, começando por Burgess e sua proposta de Zona em Transição e conclui que

a noção geral de zona em transição como área em processo de obsolescência e ocupada por grupos sociais de nível econômico inferior cede lugar à descontinuidade de padrões espaciais e sociais demonstrando a complexidade desse espaço. A estrutura setorial da antiga zona em transição, ou, melhor dizendo, da zona periférica ao centro, reflete, assim, a localização e a natureza dos problemas passados e presentes (1988, p. 179).

Portanto, as tendências atuais nos exigem que os setores da Área Central das cidades sejam analisados com lentes que permitam identificar quais processos do presente são atuantes, em nosso caso isto possibilita que pensemos a atualidade do conceito de zona periférica do centro para a Zona Portuária do Rio de Janeiro, sobretudo em um período no qual ela torna-se alvo de uma política de reestruturação, isto é uma mescla entre continuidades

² No original: “The present boundaries of the area of deterioration were not many years ago those of the zone now inhabited by independent wage-earners, and within the memories of thousands of Chicagoans contained the residences of the best families”.

e mudanças (SOJA, 1993), que engendram no espaço novas formas e conteúdos associados à globalização e a modernização contemporânea da economia urbana, mas que também mantém outros conteúdos que nos colocam diante de uma situação que contrapõe modernização e a inércia, ainda que dinâmica.

1.2 Modernizações e as divisões internas do trabalho

Como sabemos o espaço interno das cidades é marcado por sucessivas divisões do trabalho, que ao se realizarem alteram o espaço geográfico em sua materialidade com novos objetos técnicos capazes de tornar os lugares mais aptos a realizarem as funções próprias de seu tempo. Contemporaneamente esse processo cria as condições necessárias ao desenvolvimento de atividades ligadas ao “período técnico-científico-informacional” (SANTOS, 2012a).

Esse movimento histórico marcado pelo avanço técnico não nos põe diante de cidades inteiramente novas a cada nova modernização ou evento, ao contrário tal evolução evidencia ainda mais as contradições próprias do mundo capitalista. Portanto, é importante ressaltar que as modernizações ao se instalarem seletivamente sobre o espaço, metamorfoseiam os lugares configurando-os segundo as mais diversas temporalidades.

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

A compreensão de que a modernização é um elemento histórico com sucessivas ocorrências, se torna fundamental para compreensão de seus impactos sociais, econômicos e espaciais. A seletividade do fenômeno também é uma marca importante e ela é perceptível em todas as escalas de análise. Na escala global, as modernizações conseguiram a partir da conformação do meio técnico-científico informacional difundir de forma generalizada a informação e o consumo nos países subdesenvolvidos, acarretando numa ampliação das demandas sem que isso fosse acompanhado pela estrutura social, criando “na sociedade

urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não têm condições de satisfazê-las” (SANTOS, 2004, p. 37).

Essas diferenças estão na gênese de uma urbanização que se constitui pela existência de circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços, os chamados circuitos da economia urbana. Ambos são resultados das modernizações, mas um deles é resultado direto e abriga as novas atividades e as pessoas que podem usufruir das inovações, estamos falando do circuito superior da economia urbana; o outro é um resultado indireto e que se dirige aos indivíduos que não conseguem fazer uso integral das modernizações tecnológicas e as atividades ligadas a esse grupo, esse é o circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2004).

Ao discutir a modernização contemporânea Silveira (2015) atualiza essa importante teoria e nos diz que “a urbanização contemporânea é resultado de um processo de modernização que se caracteriza pela implantação de um complexo técnico-científico” (SILVEIRA, 2015, p. 248) e também nos ensina que as principais variáveis determinantes deste processo são as finanças e a informação.

A variável financeira tão forte no capitalismo contemporâneo, por exemplo, define o valor do solo urbano na Zona Portuária a partir de uma modelagem financeira que prevê a venda na bolsa de valores de CEPACS (Certificado de Potencial Adicional de Construção). Esta modelagem financeira prevê que os ganhos arrecadados pela venda dos CEPACS sejam reinvestidos na infraestrutura e nos serviços públicos da zona (PORTO MARAVILHA, 2020), contudo ela também revela o papel ativo do Estado na garantia de lucro ao setor privado, pois a Caixa Econômica Federal por meio do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha adquiriu os 6.436.722 de CEPACS emitidos pela prefeitura em 2011, conforme notícia³ do Jornal Extra do dia 07 de agosto de 2014, assim o fundo público formado por dinheiro proveniente do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço (FGTS) conseguiu viabilizar o início das obras e o lucro das empresas do setor da construção civil; e por outro lado conseguiu atender ao capital financeiro, pois a revenda dos certificados passou a ser feita por intermédio da Bolsa de Valores de São Paulo e a valores que variam no ritmo da especulação.

³ Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/economia/caixa-comprou-da-prefeitura-do-rio-todos-os-certificados-de-investimento-em-apartamentos-da-zona-portuaria-do-rio-13517670.html>> Acesso em: 24 nov. 2020.

Silveira ainda ressalta a importância de historicizar e de ver a urbanização a partir do uso do território em cada período “como causa e consequência da sucessão de divisões territoriais do trabalho” (SILVEIRA, 2015, p. 247), ela aponta como essa abordagem permite a compreensão das metrópoles periféricas e sua atual condição mais como produto de uma modernização ligada à industrialização externa do que do processo endógeno de industrialização, acarretando na reformulação dos circuitos da economia urbana a cada nova etapa. Estes circuitos não devem ser considerados de forma independente, porque como produtos do mesmo processo eles são interdependentes e nos diz que

na interdependência social das demandas e das ofertas, os circuitos da economia urbana contribuem na construção da coesão, mas na segmentação da produção, o resultado dos desiguais graus de capital, os circuitos retratam a fragmentação da vida social e econômica. (SILVEIRA, 2015, p. 247).

Assim sendo, é possível entender que o fenômeno urbano ao se expressar no espaço interno das cidades carrega em si elementos dos processos globais, e o território usado de uma nação ajuda a explicar a cidade (SILVEIRA, 2015). Assim, a teoria dos circuitos da economia urbana permite que o pesquisador faça uma análise do processo produtivo, da condição de realização desse processo e de seus impactos no espaço e na sociedade, ou seja, da economia política e seu dado espacial.

Para Milton Santos (2012b) a noção de economia política comporta múltiplas definições, ainda que seu objeto seja mais precisamente o estudo da produção, suas condições de realização e suas consequências diversas, temos assim, de um lado o funcionamento do capital e de outro o funcionamento do trabalho. Para essas investigações o dado espacial é imprescindível⁴, exatamente porque os eventos próprios do desenvolvimento econômico possuem uma escala para seu acontecimento, ou seja, as análises podem se dar na escala das relações capitalistas entre países ou dentro de um só país e suas cidades e regiões.

Esse espaço que por meio da ação dos homens, firmas e instituições ganha dimensão geográfica e pode a ser definido como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 2012a). Portanto, uma investigação que trate da dimensão espacial da economia política deve considerar que não é suficiente definir, enumerar ou descrever os objetos sem que se definam quais serão as ações exercidas sobre eles e por eles.

⁴ Santos (2012b) em seu texto destaca que diversos autores que prescindiram do dado espacial em suas pesquisas, por exemplo: Adam Smith em seu tratado sobre a causa das desigualdades entre as nações. David Ricardo em sua comparação das vantagens de produção de vinho entre Portugal e Inglaterra. Willian Petty em sua preocupação com o abastecimento dos aglomerados urbanos e a necessidade dos cinturões verdes. A preocupação em estudar como as atividades econômicas modificavam o espaço a partir do trabalho do homem fez com que economistas como Adam Smith e David Ricardo servissem de impulso para os estudos de Marx sobre economia política.

Diante disso, torna-se mister destacar que a ação humana é mais efetiva ao passo que os objetos disponíveis no meio são mais adequados, por isso a análise do dado espacial é imprescindível, pois o espaço “não é apenas um receptáculo da história, mas condição de sua realização qualificada” (SANTOS, 2012a, p. 126).

Ainda sobre a economia política, gostaríamos de destacar que Marx em “Contribuição à Crítica da Economia Política” inicia sua escrita mostrando que o duplo aspecto das mercadorias é, também, o que as torna objetos de análises econômicas. Ele nos explica que por mais que uma mercadoria tenha um valor em si, originário de sua funcionalidade – ou como o próprio Marx nos diz “a forma sob a qual a mercadoria é um valor de uso confunde-se com sua existência material tangível” (MARX, 2008, p. 52) – ela só será um objeto de investigação da economia política ao passo que esse valor de uso estabeleça relações com as determinações econômicas formais, isto é, quando ela for objeto utilizado para a troca. Portanto, esse duplo aspecto das mercadorias considera o valor de uso como algo imanente ao objeto e o valor de troca como algo que é externo e se dá a partir das relações de produção, isto é, do trabalho empregado em sua fabricação.

Sendo assim, ao estudarmos a cidade e seu espaço interno numa perspectiva que encare o espaço urbano não só como um receptáculo (somente valor de uso), mas como um espaço que é condição e condicionante da vida e da produção (valor de uso e valor de troca), não sendo apenas o espaço onde coisas se depositam, mas um espaço que é capaz de definir o que nele será instalado a partir dos sistemas técnicos disponíveis, podemos crer, então, que nossa análise nessa dissertação compreende ao estudo fundamentado, entre outras coisas, na economia política da cidade.

Adicionemos em nossa reflexão que evolução técnica permitiu que as cidades ao longo dos anos estendessem as fronteiras para mais adiante, ampliando sua dimensão territorial, mas sem perder seu controle e como ressalta Santos (2012b, p.114) “quanto mais os territórios são cortados por estradas, tanto mais a produção e os homens se concentram em poucos lugares”, isso decorre do processo dialético que envolve centralização e descentralização. Esse movimento descrito por Lefebvre (1999, p. 26) como implosão-explosão, isto é, “a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos” generalizando a realidade urbana e reforçando o papel da centralidade.

Outros autores também buscaram explicar a centralização, McKenzie (2005), por exemplo, ao abordar este processo em seus estudos sobre Ecologia Humana descreve,

também, a descentralização e recentralização como fases do processo de centralização. Ao passo que determinadas atividades ou serviços básicos se descentralizam constituindo os subcentros, paralelamente ocorre uma nova centralização de atividades especializadas reforçando ainda mais a centralidade dos centros principais ou históricos.

Os centros urbanos não desaparecem com a expansão do tecido urbano para outras partes do território, Lefebvre nos diz que os núcleos resistem ao se transformarem, para o autor

o núcleo urbano (parte essencial da imagem e do conceito da cidade) está rachando, e no entanto consegue se manter, transbordando, frequentemente deteriorado, às vezes apodrecendo, o núcleo não desaparece. Se alguém proclama seu fim e sua reabsorção no tecido, isto constitui um postulado e uma afirmação sem provas (LEFEBVRE, 2001, p. 21).

Nesse sentido, é que a noção de centralidade torna-se fundamental para a pesquisa da cidade e da economia urbana, pois o fortalecimento dos núcleos urbanos acaba por reforçar o papel da cidade e seu centro no sistema produtivo, exigindo que o entendimento do processo geral de produção passe não só pela economia política ou pela economia política da urbanização, mas pela economia política da cidade (SANTOS, 2012b).

Assim como vimos anteriormente em Villaça (2001) e Corrêa (2003) que apesar de apontarem diferenças nas abordagens sobre o fenômeno urbano na escala regional e intra-urbana, Santos (2012b) mostra como os estudos da economia política da urbanização se diferenciam da economia política da cidade – apesar de serem inseparáveis. Para o autor

uma coisa é a economia política da urbanização, que levaria em conta uma divisão social do trabalho, que dá, com a divisão territorial do trabalho, a repartição dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens na superfície de um país. A economia política da cidade seria outra coisa diferente, porque seria a forma como a cidade, ela própria, se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade (SANTOS, 2012b, p.114).

As economias políticas da urbanização e da cidade se diferenciam apenas analiticamente, porque a urbanização além de ser um processo econômico e social ele é espacial, e em sua realização os objetos técnicos – novos e velhos – se (re)organizam segundo lógicas que fogem à escala local, o que demonstra essa relação entre como a cidade se organiza e como a urbanização se faz (SANTOS, 2012b), ou seja, a análise da cidade ou dos sub-espços de uma cidade não devem se desprender do movimento das estruturas da sociedade. Harvey (2005), por exemplo, ao nos mostrar as alterações ocasionadas pelo avanço do empreendedorismo sobre a gestão das cidades aponta para a mudança escalar das políticas urbanas, segundo ele o enfoque predominantemente passa a ser a economia política do lugar e não a economia política do território, contudo ele também ressalta que isso não se desvincula

em nada do fato de o empreendedorismo urbano operar sobre uma base estabelecida a partir de mudanças macroeconômicas do sistema capitalista.

Com efeito, se torna inexorável para uma abordagem que considere a totalidade o uso de categorias como estrutura, processo, forma e função. Queremos com isso afirmar que metodologicamente não podemos separar das formas a estrutura na qual elas estão inseridas, pois assim como Santos (2012e, p. 75) nos ensina “o valor técnico da forma é determinado não a partir da própria forma, mas das necessidades da estrutura donde ela surge, ou que nela se encaixa, segue-se que o valor da forma deve mudar na proporção em que muda a estrutura”. Com isso, podemos aproximar a cidade da forma – considerando suas respectivas funções – e a urbanização do processo que se desdobra segundo as lógicas da estrutura, sendo então, objetivamente o espaço da cidade a melhor expressão de uma dada estrutura e seus processos.

Esta compreensão em termos teórico-metodológicos nos permite pensar a Zona Portuária e o processo de terciarização dentro de uma lógica que privilegie o estudo do espaço interno da cidade sem perder de vista que a essência deste processo é global, ou seja, são os processos determinados pela globalização que definem como a Zona Portuária se reinsere, com maior ou menor efetividade, na divisão do trabalho própria da cidade do Rio de Janeiro.

A cidade, em termos de estrutura, processo, forma e função é cada vez mais o espaço produtivo propriamente dito, e conforme nos adverte Milton Santos (2012b) se torna necessário que analiticamente estejamos atentos às divisões do trabalho que ao se espacializarem criam camadas de tempos justapostos, nos permitindo em um só tempo estudar as funções urbanas e sua redistribuição, bem como identificar as condições preexistentes e necessárias ao novo arranjo espacial da cidade. Castells (2014), nesse sentido, nos diz que a articulação do sistema econômico no espaço acontece por meio dos elementos da produção e que isto torna o espaço cada vez mais o meio e objeto do trabalho.

Santos (2012b), ainda destaca o papel ativo do Estado na intervenção, direta ou indireta, sobre as relações de trabalho, estimulando seletivamente as diversas atividades, o que por sua vez cria condições igualmente discriminatórias para o uso do solo, por meio de zoneamentos especiais direcionados às necessidades capitalistas, pois “como as grandes firmas baseiam sua atividade na previsão, a necessidade de planejar para atender aos seus reclamos torna-se imperativa” (SANTOS, 201b, p. 130). Abreu (2013, p. 11) também nos alertou para a ação do Estado como um agente que ao longo do tempo absorveu o ideal liberal e passou a se vincular ao capital expressando em suas políticas os interesses do mercado.

Carreras (2005) ao apresentar o que os geógrafos e a Geografia têm feito para contribuir na interpretação das cidades destaca que as análises precisam ser mais complexas, pois a sociedade se complexificou ao longo da trajetória que nos leva da cidade industrial à cidade dos consumidores. Para o autor existem quatro campos que ajudam a interpretar a cidade contemporânea, e todos eles estão relacionados com o fator “mudança”, são eles: a mudança no sistema produtivo, na sociedade, no tempo e no espaço, sendo esta última bastante cara a nossa pesquisa.

Ao destacar as mudanças em nível espacial o autor nos mostra como a flexibilização do sistema produtivo, as mudanças na sociedade com seus novos grupos e com a nova concepção e experiência do tempo, tornam possíveis a identificação das novas dinâmicas territoriais que exigem das administrações novas formas de planejamento. O planejamento fordista com suas zonas definidas para cada atividade perde terreno para o planejamento estratégico de corte empresarial (CARRERAS, 2005).

A cidade do Rio de Janeiro, segundo Pires (2010) viveu na década de 1990 a emergência do planejamento estratégico de inspiração catalã como ideário norteador para o planejamento urbano, de modo que forças privadas passaram a assumir o controle dos instrumentos de gestão pública da cidade. Barata (2012), por exemplo, mostrou como este processo de controle privado do planejamento urbano alterou a produção do espaço também na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, o autor menciona que este tipo de planejamento pode ser identificado no Plano de Estruturação Urbana de Campo Grande denotando seu “caráter fragmentador, designando e guiando o crescimento de cada zona, seja residencial ou comercial, do bairro promovendo os anseios dominantes do atual regime de acumulação capitalista” (BARATA, 2012, p. 97). No caso efetivo da Zona Portuária podemos citar Pacheco (2020a) quando afirma que

na produção da atual Zona Portuária, protagonizada pelo projeto Porto Maravilha, poder público e representações patronais do comércio mantêm relações mediadas pelo espaço, que constitui seu objeto comum de apropriação em termos absolutos, relativos e relacionais para suas realizações (PACHECO, 2020a, p. 22).

É possível pensar em outros casos concretos que se evidenciaram a partir dos anos 1970 com a emergência da crise econômica e o avanço da ideologia neoliberal sobre as políticas urbanas e sobre o urbanismo, fenômeno muito bem apresentado por Harvey (2005; 2012), para o autor

a maior ênfase na ação local para enfrentar esses males também parece ter algo a ver com a capacidade declinante do Estado-Nação de controlar os fluxos financeiros das empresas multinacionais, de modo que o investimento assume cada vez mais a forma de negociação entre o capital financeiro internacional e os poderes locais (que

fazem o possível para maximizar a atividade do local como chamariz para o desenvolvimento capitalista) (HARVEY, 2005, p. 168).

Exemplos emblemáticos desta estratégia são os casos Baltimore e Boston descritos por Hall (2006) com a “rousificação”, isto é, o modelo de revitalização desenvolvido pelo empresário James Rouse que se baseava

no conceito de reutilização adaptável: recuperação e reciclagem de antigas estruturas físicas para novos usos. Envolviam um desempenho público [...] assim, o subvencionamento federal, conjugado com uma nova visão de investimento em empreendimento lucrativo por parte do setor público, e a cooperação entre os empreendedores do setor público e privado foram elementos decisivos (HALL, 2006, p. 413).

Destaca-se, também, o caso do 22@ em Barcelona, tão bem explicado por Capel (2007), esta antiga zona industrial que hoje se tornou centro de serviços e de produção de tecnologia, ainda que sob críticas. Ao escrever sobre os equívocos do plano, Capel (2007, p. 35) nos diz que “em sua aposta pelas novas tecnologias, o plano do 22@ não prestou atenção as necessidades da diversificação do espaço, e a importância de manter algumas atividades e oficinas industriais que existiam no bairro”⁵.

Silveira (2014), destaca que a política urbana nos países subdesenvolvidos por vezes imita esses modelos externos promovendo “as atividades de produção, os serviços tecnológicos e culturais, aquilo que hoje é denominado economia criativa” (SILVEIRA, 2014, p. 161). Nesse sentido, o caso de Puerto Madero em Buenos Aires pode ser citado, Bertonecello (2006) aponta que o bairro portuário também foi alvo de política pública de “refuncionalização” e o setor terciário contribuiu para absorção da mão de obra e para a nova etapa do desenvolvimento econômico. Podemos, também, apontar para Ribeiro (2006) que em seu esforço de relacionar as categorias geográficas com o estudo do turismo nos mostrou como a refuncionalização de determinados fixos para fins turísticos é capaz de redefinir as centralidades urbanas.

Planos nesse sentido já foram pensados para a Zona Portuária do Rio de Janeiro desde fins dos anos 1980, como apontam Del Rio (1991) e Rabha (2006). Del Rio (1991) menciona um plano concebido pela Associação Comercial do Rio de Janeiro do ano de 1982 que buscava junto ao Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB criar na Zona Portuária um Centro de Comércio Internacional objetivando estimular as exportações, este Centro seria uma “peça fundamental para a dinamização destas operações, facilitando-as e concentrando-as geograficamente, oferecendo ao mesmo tempo toda uma série de serviços complementares de

⁵ No original: “en su apuesta por las nuevas tecnologías, el Plan del 22@ no ha prestado atención a las necesidades de la diversificación del espacio, y a la importancia de mantener algunas actividades y talleres industriales que existían en el barrio”.

apoio” (DEL RIO, 1991, p. 293), além de permitir que nesta zona fossem exploradas as potencialidades turísticas, este projeto não encontrou boa repercussão por ser considerado muito radical em termos de mudança na paisagem urbana, envolvendo muita demolição e desrespeito ao patrimônio histórico.

Rabha (2006, p. 254) cita um projeto de 2001 “capitaneado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, por meio de um plano de trabalho que consolidava as ações necessárias ao novo Porto do Rio” e que previa em um acordo de médio e longo prazo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro a “liberação da orla dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, do Armazém 1 ao 18, para operações de revitalização” (RABHA, 2006, p.254), sobre este plano a autora fez uma crítica semelhante a de Capel que citamos acima sobre a importância de preservar antigas atividades fundamentais, pois para a autora a revitalização não deveria ser acompanhada da desaceleração da atividade portuária no cais da Gamboa, mas sim por sua modernização, uma vez que “nas mais recentes experiências de revitalização de áreas portuárias, os sintomas de dinamismo econômico na localização urbana ditam a permanência da função portuária, fortalecendo a personalidade inicial da formação urbana” (RABHA, 2006, p. 254). Por todos estes desajustes que até hoje observamos a referida zona em um limbo entre ser o que era e o que pode vir a ser.

Milton Santos (2012e) ao propor algumas questões sobre o método de análise espacial nos mostra que devemos considerar os elementos espaciais, suas funções, sua capacidade de redutibilidade e o contexto. O autor explica que

a simples enumeração das funções que cabem a cada um dos elementos do espaço mostra que eles são, de certa forma, intercambiáveis e redutíveis uns aos outros. Essa intercambialidade e redutibilidade aumenta, na verdade, com o desenvolvimento histórico; é um resultado da complexidade crescente em todos os níveis da vida (SANTOS, 2012e, p. 17).

Torna-se possível, então, identificar em certos contextos as firmas atuando como instituições ao passo que elas determinam as normas que regimentam os espaços; e os homens, tomados como firmas ao vender sua força de trabalho se veem enfraquecidos pela sistemática precarização do trabalho no mundo.

A partir dessas ideias fica nítida a importância de que os estudos sobre a cidade não devem perder de vista que as sucessivas divisões do trabalho, produtos do avanço técnico não se refletem apenas no espaço construído, mas também na posição de cada agente ou grupo na estrutura da cidade, pois quanto maior for a capacidade do agente de operar segundo as normas do período técnico-científico-informacional maior será seu valor dentro da estrutura,

permitindo que ele seja mais capaz de se apropriar de certas porções da cidade ou de propor normas para seu uso.

Essa disputa pelo “assenhoramento”⁶ da cidade revela seu traço de mercadoria que ao se reestruturar passa a atribuir novo valor de troca aos objetos como os edifícios, firmas, casas etc. Por isso, a apropriação da cidade com sua multiplicidade de usos é feita de forma agressiva em alguns casos, pois para quem a possui (ou pretende possuir) ela é um meio de troca, não importa o valor de uso a ela atribuído pelos mais diversos grupos sociais.

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

Com a atual modernização associada à globalização, as novas divisões do trabalho passam a exigir que as cidades criem cada vez mais espaços adequados ao processo produtivo e à socialização capitalista da cidade, ampliando ainda mais a distância entre as exigências técnicas e de capital que definem quais agentes podem usufruir do espaço urbano de maneira integral e quais farão uso parcial, ou mesmo aqueles que somente terão a cidade como fonte mínima para sobrevivência, a partir do que Milton Santos denomina como “deseconomia urbana” (2012b, p. 130).

Esta forma de planejamento que define privatisticamente o valor das áreas da cidade impacta em todas as esferas da vida social, atingindo diferentemente os diversos grupos, Santos nos alerta para isso ao dizer que “a alteração do valor específico das diversas frações do espaço tem um impacto sobre a economia moderna [...] mas também influi sobre o resto da sociedade e economia, pelo fato de que aquilo que se tornou deseconomia urbana para uns é a própria economia para outros” (2012b, p. 130). Isso é evidenciado, por exemplo, pela presença dos vendedores ambulantes, das pequenas profissões urbanas que ocupam os espaços renovados na Zona Portuária, como o Boulevard Olímpico e Praça Mauá ou até mesmo nas imediações da antiga Fábrica de chocolates Bhering que hoje abriga ateliês de arte

⁶ Expressão utilizada por Milton Santos para se referir à apropriação do espaço urbano no livro *Por uma economia política da cidade* (2012, p. 123).

e uma vez por mês abre suas portas ao público; devemos também evidenciar os antigos estabelecimentos, como as antigas gráficas localizadas no interior do bairro da Saúde. Desse modo, nosso pensamento não faz o menor contraste com o de Santos (2012b, p. 130) quando ele nos diz que “são as chamadas deseconomias que viabilizam a chegada e a permanência dos pobres e de atividades pobres nas grandes cidades”.

Em nossa análise do espaço interno da cidade acreditamos ser possível contar também com a contribuição de Silveira (1999) sobre a categoria de “situação geográfica”, pois como nos ensina a autora, esta categoria

cristaliza uma dada divisão territorial do trabalho e revela o caminho da instalação de uma nova divisão territorial do trabalho. Por isso o pesquisador deve descobrir-inventar a variável chave, isto é, o problema que comanda um sistema para compreender a produção da unicidade e da diferença numa plantação moderna, num campo de petróleo, numa área regulada pelos imperativos do mercado global. Encarnando os processos de construção histórica do meio técnico-científico-informacional, a situação permitir-nos-ia encontrar as mediações entre o mundo, seus eventos e a vida nos lugares (SILVEIRA, 1999, p. 26).

Na Geografia brasileira diversos autores também trataram de noções – tão caras à Geografia – como as de situação e posição. Podemos destacar o trabalho de Corrêa (2004) quando nos diz que para definir a posição geográfica das cidades é preciso levar em consideração sua localização absoluta (seu sítio) e a “situação locacional de uma cidade face a aspectos externos a ela, envolvendo o conteúdo natural e social das áreas circunvizinhas” (CORRÊA, 2004, p. 317). No campo da Geografia Urbana Tradicional podemos fazer referência ao trabalho de Lysia Bernardes e Maria Therezinha Segadas Soares (1990) sobre a importância do “sítio” em acrópole e da “posição” às margens da Baía de Guanabara para a fundação e desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro. O artigo de Lysia Bernardes, inclusive, apresenta uma valiosa análise que mostra o caráter relacional que envolve a noção de posição, uma vez que a autora nos mostra como o desenvolvimento da cidade e a ampliação de suas funções ao longo do tempo tem a ver com ampliação de suas relações com espaços que iam além do raio de seu próprio sítio. Essa ideia fica muito bem sintetizada na conclusão do artigo quando a autora escreve o seguinte parágrafo

Se foi o ouro que fez o Rio de Janeiro, apesar de sua situação periférica, voltar-se para o interior, e o café, dando raízes seguras a essas vinculações, contribuiu para assegurar-lhe função de comando na economia de toda uma vasta área do Brasil Sudeste que hoje constitui a região metropolitana da capital do país, seu porto, apoiado na rede ferroviária e rodoviária, manteve sempre vivos esses contatos, garantindo-lhe sua função de metrópole. Com efeito, mesmo deixando de ser capital, o Rio de Janeiro continuará a ser, sem dúvida alguma, uma grande metrópole e isso, graças às múltiplas vantagens de sua posição geográfica. (BERNARDES, 1990, p. 35)

A situação ou posição geográfica, assim, constituem importantes categorias de análise seja em sua abordagem que a considere como uma cristalização da divisão do trabalho (SILVEIRA, 1999), seja em sua abordagem que privilegia as funções e as relações na

definição da posição geográfica (CORRÊA, 2004; BERNARDES, 1990). Ambas nos permitem compreender o espaço em sua multiplicidade de relações, indo além da aparência, reconhecendo os “objetos técnicos, ações, normas, agentes, escalas, ideologias, discursos, imagens, que são diversos no processo histórico e nos lugares. Da combinação desses dados nos lugares decorrem formas de vida concretas [...]” (SILVEIRA, 1999, p. 26).

Nesse sentido, as mudanças experimentadas pelo capitalismo no período da globalização, tornam-se balizadoras para a consolidação em nível global de um processo que já era observado desde os anos 1940 em diversas partes do mundo desenvolvido, a terciarização cada vez maior das economias, processo identificado e amplamente descrito por Colin Clark (1940), que de forma bastante sensível já identificava a ascensão da economia de serviços.

As sucessivas divisões do trabalho, por ocasião desse novo momento do sistema capitalista, passaram a impor às cidades um conjunto de novos objetos técnicos que comportassem o novo conjunto de ações que surgiam juntamente ao avanço técnico. Desse modo, podemos crer que houve a instalação de um conjunto de novos objetos técnicos conformando a situação geográfica do espaço interno das cidades a partir da terciarização da economia urbana.

1.3 Terciarização e estrutura urbana

A terciarização é um tema que foi estudado por muitos pesquisadores (CLARK, 1940; BROWNING e SINGLEMANN, 1978; SINGER, 1971; ALLEN, 1988; DANIELS, 1991; FERRÃO e DOMINGUES, 1994; PACHECO, 1998) a partir de diversas abordagens e em diversos contextos, todavia existe um fio condutor que conecta analiticamente estas pesquisas, qual seja: a perspectiva analítica que vincula o desenvolvimento da economia e tecnologia com a (re)organização do trabalho.

Essa perspectiva permitiu que fosse feita a distinção do quadro da distribuição e organização da força de trabalho entre os diferentes países. Também é importante ressaltar que as diversas análises apontaram para a formação de uma sociedade de serviços, pois ao passo que o setor terciário se tornava o maior absorvedor da força de trabalho e ganhava nova dimensão com os avanços e investimentos em tecnologia, Allen (1988), por exemplo, discutia no fim dos anos 1980 o papel dos serviços como grande absorvedor da mão de obra em países

desenvolvidos e, também, identificou que havia um padrão espacial para tal fenômeno. De modo que trabalhos especializados ligados ao setor bancário se localizam preferencialmente na City de Londres; enquanto os novos empregos terciários ligados ao movimento de trabalhadores da manufatura possuíam um padrão de distribuição menos definido e mais disperso nas regiões industrializadas do Reino Unido.

Os serviços foram deixando de ter um papel preponderantemente intermediador dentro do sistema produtivo para se tornar um setor cada vez mais presente nas etapas da produção adicionando valor aos bens produzidos. Sobre isso, Britton (1990, p. 537) disse

A distinção conceitual entre bens de produção e serviços intermediários está longe de ser solucionada na realidade. Em algumas indústrias é muito difícil traçar o limite entre a produção de bens e serviços, uma vez que os *outputs* incorporam, indivisivelmente, ambos os tipos de produtos⁷.

Estas importantes discussões feitas ao longo das últimas décadas do século XX explicam a consolidação do setor de serviços tal qual o conhecemos atualmente. Nos anos 1980 havia uma grande preocupação em se definir o verdadeiro papel dos serviços na economia dos países e em conceituar melhor os serviços ao produtor (*producer services*) e os serviços ao consumidor (*consumer services*) (ALLEN, 1988), exatamente pelo novo caráter que eles passavam a assumir, mais ligados a tecnologia e capazes de inserir novos valores de uso às mercadorias. A emergência deste terciário moderno é sincrônica e, por isso, dependente das variáveis técnicas do período técnico-científico-informacional e foi essa sincronia que reposicionou o setor de serviços no processo produtivo por seu caráter organizacional, o que nos faz crer que as mudanças que seguiram até a atualidade extrapolaram a ordem meramente produtiva e faz com que acreditemos que os serviços têm hoje um outro papel no “processo político da produção” (SANTOS, 2013, p 60).

Daniels (1989) foi um dos autores que pensou esse novo papel dos serviços e compreendeu que havia de fato um deslocamento das atividades de serviços para o centro da produção, mas sem que essa aproximação fosse mediada pela competição ou substituição, ao contrário ele acreditava que os serviços ajudariam as atividades produtivas a atingir altos índices de produtividade. Em convergência a esta percepção podemos destacar Britton (1990) em sua análise acerca de como o aumento da demanda por serviços modernos acarretava no aumento dos investimentos em tecnologia e na expansão dos ramos industriais, por exemplo, o investimento nos serviços de saúde desencadeavam não só o aumento do consumo desse

⁷ No original: “The conceptual distinction between good productions and intermediate services is far from clear-cut in reality. In some industries it is very difficult to draw a boundary between goods and services production, since outputs incorporate, indivisibly, both types of products”.

serviço, mas também a ampliação de tipos de aparelhos e equipamentos médicos a serem produzidos. Wood (1991) observando a sedimentação do mundo dos serviços no final do século XX conseguiu perceber que uma das novas facetas deste setor era a da pluralidade demonstrada na emergência de diversos serviços socialmente úteis e, portanto, passíveis de serem consumidos por outras empresas, famílias, instituições e pela indústria.

A terciarização, enquanto fenômeno histórico, possui sua dinâmica social, econômica e espacial, sendo essa última fundamental para compreensão da estrutura urbana, pois assim como foi expresso por Castells (2014) o espaço urbano é estruturado segundo as determinações de cada período da organização social. Portanto, podemos afirmar que atualmente cabe a terciarização um importante papel na estruturação das cidades.

Colin Clark (1940), conforme mencionamos acima, já tinha na primeira metade do século XX apontado para um fenômeno bastante abrangente nos países que indicava para um movimento de saída dos trabalhadores do setor primário (produção rural) e secundário (produção industrial e fabril) da economia para o setor terciário, dando aos serviços um importante papel dentro da divisão do trabalho.

A partir de um vasto conjunto de estatísticas o autor mostrou, também, que apesar do incremento de trabalhadores no terciário ser generalizado havia, por outro lado, uma diferença em termos proporcionais segundo o nível de riqueza dos países, assim a Polônia, a Tchecoslováquia e a Grécia ainda mantinham sua população proporcionalmente mais envolvida com o setor secundário, isto é, manufatura, construção e serviço público ligado à infraestrutura de gás e eletricidade, do que os Estados Unidos da América e Grã-Bretanha que tinham praticamente metade de sua mão de obra envolvida no setor terciário. Clark (1940), afirmou haver uma tendência no progresso das economias nacionais que levou, segundo ele próprio, aos países ricos vivenciarem mais acentuadamente o declínio do número de trabalhadores do setor secundário enquanto crescia a mão de obra no terciário, nas palavras do autor

podemos agora examinar o que a generalização mais cuidadosa dos fatos disponíveis mostra ser o mais importante do progresso econômico, ou seja, o movimento da população trabalhadora da agricultura para manufatura, e da manufatura para o comércio e serviços (CLARK, 1940, p. 176)⁸.

Atentos às alterações na estrutura do trabalho, da produção e ao surgimento de uma economia de serviços, Browning e Singlemann (1978) debateram como as divisões técnicas

⁸ No original: "We may well now turn to examine what much careful generalisation of available facts shows to be the most important concomitant of economic progress, namely the movement of working population from agriculture to manufacture, and from manufacture to commerce and services".

do trabalho ampliavam a especialização da mão de obra, criando novas profissões e tornando o setor terciário mais complexo, sendo, por isso, necessário repensar a tipologia clássica dos setores da economia de Colin Clark. Para tanto foi preciso abandonar a ideia de que havia uma ordem hierárquica entre os setores, pois uma nova tipologia deveria estar atenta ao desenvolvimento histórico da relação entre os setores.

Nesse sentido, os autores propuseram um esquema com seis setores (Quadro 1), no qual os dois primeiros setores são semelhantes ao setor primário e secundário de Colin Clark, o setor terciário foi o que mais mudou, pois passou-se a analisar como ocorria o consumo das atividades deste setor, tornando-o mais complexo e efetivando-o como um setor de serviços que abrange as atividades de transporte, comércio atacadista e varejista, além dos serviços de produção, sociais e pessoais. Segundo Browning e Singlemann

a principal mudança do modelo anterior é a diferenciação do setor terciário em unidades mais homogêneas: quatro setores separados substituem o único setor terciário. Esses quatro setores, deve ser enfatizado, são considerados no mesmo nível de análise dos demais setores industriais. Eles não são subsetores do setor terciário tradicional (1978, p.488).⁹

Quadro 1 – Esquema de setores da economia de Colin Clark e Browning & Singlemann

Esquema dos três setores da economia de Colin Clark	Esquema dos seis setores de Browning e Singlemann
-----------------------------------------------------	---------------------------------------------------

⁹ No original: “The major change from the previous model is a differentiation of the tertiary sector into more homogeneous units: four separate sectors replace the single tertiary sector. These four sectors, it should be stressed, are to be considered on the same level of analysis as the remaining industry sectors. They are not subsectors of the traditional tertiary sector”.

<p>Setor primário Agricultura Produção pastoral Pesca Silvicultura Caça</p> <p>Setor secundário Manufatura Construção e Obras públicas Fornecimento de gás e eletricidade</p> <p>Setor terciário Distribuição Transporte Administração pública Serviço doméstico Produção não material</p>	<p>Extrativo Agricultura, pesca e silvicultura Mineração</p> <p>Indústria Construção Alimentação Têxtil Metalurgia Maquinário Química Manufatura Utilidades</p> <p>Serviços distributivos Transporte e armazenamento Comércio atacadista Comércio varejista (exceto restauração e bares)</p> <p>Serviços de produção Comunicação Bancário e financeiro Seguros Imobiliário Engenharia e arquitetura Contabilidade Serviços às empresas Advocacia</p> <p>Serviços sociais Serviço médico e de saúde Hospitais Educação Bem-estar e religioso Organizações sem fins lucrativos Serviço postal Governo Serviço social</p> <p>Serviço pessoal Serviço doméstico Hotelaria Restauração Reparo Lavanderia Barbearia e cabelereiro Recreação Diversos serviços sociais</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Clark, C. , 1940; Browning, H. e Singlemann, J., 1978.

Browning e Singlemann (1978), também destacam que a terciarização em muitas interpretações foi relacionada ao mau desenvolvimento econômico, sendo considerada como o resultado da não absorção da população migrante nas cidades pelas indústrias. As interpretações variam, mas segundo os referidos autores há um dado sobre o estudo da terciarização que não deixa dúvidas, esse dado é o da diferença entre a ocorrência do fenômeno em países desenvolvidos e em subdesenvolvidos.

Lipietz (1986), ao descrever o terciário como uma arborescência da acumulação capitalista questiona a visão tradicional na qual o setor terciário surge e suplanta o setor industrial, como se houvesse uma sequência cronológica muito bem definida entre as “idades” primária, secundária e terciária, pois segundo ele é exatamente quando o capitalismo industrial atinge seu auge nas metrópoles imperialistas que o setor terciário começa a se proliferar mais rapidamente (LIPIETZ, 1986), havendo, portanto, simultaneidade entre o avanço do terciário e da indústria. A explicação para isso foi que a partir do processo de acumulação capitalista e do movimento da divisão do trabalho derivaram dois fenômenos ligados ao emprego terciário; a “proliferação” e a “polarização”.

O primeiro se refere à proliferação do setor terciário moderno, isto é, “aquilo que está ligado ao próprio desenvolvimento do capitalismo” (LIPIETZ, 1986, p. 4). Havendo de um lado a regressão de formas terciárias pré-capitalistas¹⁰ e de outro as divisões do trabalho, esses movimentos levaram à proliferação das atividades terciárias (inclusive sobre os demais setores econômicos) e a ampliação do setor com a absorção de mão de obra assalariada nos diversos ramos de atividade. A polarização por sua vez marca as diferenciações entre o trabalho manual e intelectual, o autor ainda afirma que o aprofundamento deste fenômeno levou a polarizações dentro do próprio grupo das atividades intelectuais, só que agora a divisão se pauta entre os que concebem e os que executam. Para Lipietz (1986) é o aprofundamento da polarização que permite que haja a proliferação do setor terciário.

Advertência semelhante foi feita por Castells (1999) ao apresentar sua explicação para as mudanças sobre a estrutura do trabalho e do mercado de trabalho na sociedade informacional. Pois mesmo que ele reconheça haver uma tendência para a ampliação das categorias profissionais ligadas aos serviços, as análises devem levar em consideração a “variação histórica de modelos de mercado de trabalho segundo as instituições, a cultura e os ambientes políticos específicos” (CASTELLS, 1999, p. 266), diante destes procedimentos o autor entende ser possível escapar de prognósticos que desconsiderem o crescimento das atividades menos qualificadas e asseverem ser as profissões ricas em informação o cerne da

¹⁰ Lipietz (1986) ao distinguir o setor terciário e as atividades terciárias, nos diz que é importante fazer essa diferenciação pois o setor em si é composto pelos ramos funcionalmente terciários, tais como o comércio, os serviços financeiros, mercantis etc.; enquanto as atividades terciárias além de estarem no interior no setor terciário também estar presentes na indústria e no campo por meio das categorias socioprofissionais, sejam elas liberais ou assalariadas. Nesse sentido, para o autor as atividades terciárias podem ser tanto modernas quanto pré-capitalistas, as primeiras são as surgem no bojo das divisões do trabalho e as últimas são as “formas herdadas do feudalismo” como os advogados, arquitetos, clérigos, medicina liberal, ou por “formas herdadas da produção mercantil desenvolvida nos poros da sociedade feudal” como o comércio. Essa compreensão é importante, segundo Lipietz, pois permite que superemos a leitura de que o terciário é o que sucede o secundário e, também, porque esta “análise genealógica” permite que identifiquemos o processo de absorção das atividades terciárias mais antigas pelo capitalismo moderno.

nova estrutura do trabalho, a esse respeito Castells (1999, p. 270) escreve que “as sociedades informacionais também poderiam ser caracterizadas por uma estrutura social cada vez mais polarizada”.

No âmbito do estudo da terciarização em países subdesenvolvidos é possível destacar um importante estudo realizado por Paul Singer em princípios dos anos 1970. Neste estudo o autor faz uma análise do impacto do desenvolvimento econômico brasileiro sobre força de trabalho a partir de quatro aspectos: 1- as taxas de participação da população na força de trabalho, 2- as taxas de ocupação e desocupação, 3- a estrutura do emprego, 4- a produtividade (SINGER, 1971).

Singer (1971), a partir destes quatro aspectos do trabalho no Brasil mostra, entre outras coisas, como o setor terciário ao longo do tempo foi ganhando proeminência frente aos demais setores da economia. O estudo do emprego permitiu que se verificasse como acontecia a absorção da força de trabalho nos setores da economia a partir da evolução das divisões sociais do trabalho. Analisar a divisão do trabalho e seu impacto nos setores econômicos, segundo Singer apresenta uma vantagem analítica, o autor nos diz que “a vantagem de analisar a estrutura setorial do emprego consiste em se poder determinar o impacto sobre a atividade econômica das mudanças tecnológicas e das alterações do perfil da demanda” (SINGER, 1971, p. 45).

Singer (1971) apontou em seu estudo que a partir da análise dos serviços foi possível identificar o impacto do desenvolvimento econômico sobre o emprego, de maneira que a terciarização no Brasil é apontada como efeito de dois processos diferentes e contraditórios. O primeiro foi à ampliação da demanda por serviços de produção e de consumo coletivo, levando ao crescimento da força de trabalho no setor terciário; e o segundo está relacionado ao aumento da força de trabalho nos serviços de consumo individual.

A contradição de acordo com o autor se apresenta no fato de que os dados censitários não foram capazes de indicar como a ampliação dos serviços de produção e dos serviços de consumo individual trazem consigo o desemprego disfarçado ou o falso emprego. Isso porque o último está diretamente ligado à ampliação dos serviços domésticos remunerados¹¹, que apesar de serem importantes eles são considerados como serviços não produtivos socialmente e, também, porque o crescimento dos serviços de produção muito atrelados ao avanço

¹¹ É importante destacar que Singer (1971) ainda aponta para o importante recorte gênero sobre a ampliação dos serviços individuais, há nesse dado dois traços que se cruzam sobre a forma da força de trabalho do Brasil nesse momento, um deles é correlato ao aumento do número de mulheres na força de trabalho, sobretudo nos serviços individuais, o outro trata das posições que estas mulheres ocupam, exatamente no serviço doméstico remunerado, mas o fato de ser remunerado ainda não livra do fato de ser extremamente precarizado e guardar certa herança colonial, uma vez que a lei que passou a regulamentar a profissão é de 2013.

tecnológico próprio da industrialização nacional fez nascer um grupo de trabalhadores que não foram absorvidos pelo mercado de trabalho capitalista e acabaram por encontrar o sustento nas atividades da economia informal e naquilo que passou a ser chamado de deseconomia urbana (SANTOS, 2012b) como vimos anteriormente. Esses trabalhadores passaram por efeito da modernização capitalista a encontrar abrigo no circuito inferior da economia urbana.

Santos (2004), também contribui para o debate sobre a terciarização e assim como Singer (1971) ele destaca que existe

a tendência das camadas média e abastadas de consumir mais serviços pessoais quanto mais baratos forem os custos, assim como o fracionamento infinito das tarefas e das empresas, multiplicam os empregos: sapateiro, alfaiate, pequenos merceiros e vendedores ambulantes, carroceiros e motoristas de taxi, pedreiros e engraxates, carregadores de água, plantonistas, meninos de recados e domésticas de todo tipo (SANTOS, 2004, pp. 202-203).

Pacheco (2003), ao discorrer sobre o campo conceitual que envolve o estudo dos serviços, também corrobora a conclusão apresentada por Singer (1971) sobre o setor de serviços no Brasil, pois para a autora mesmo que hoje a participação do setor no PIB nacional seja relevante, isso não significa que nosso desenvolvimento seja semelhante ao de países centrais e que estejamos “caminhando para a sociedade pós-industrial no sentido stricto do conceito” (PACHECO, 2003, p. 3), ela segue e afirma

afinal a participação dos serviços nas taxas de desenvolvimento da economia urbana indicam uma forte presença do setor chamado informal, voltado para os serviços ao consumidor, serviços pessoais, sem revelar, portanto, um avanço em direção à generalização dos serviços mais avançados. (PACHECO, 2003, p. 3).

Hoje a nova etapa do capitalismo apresenta no Brasil um dado perverso que indica a manutenção do desemprego disfarçado, ou seja, o século XXI não reservou ao trabalhador melhores condições de trabalho, ao contrário, o caso dos trabalhadores de aplicativos, resultado da uberização do trabalho apontam para uma precarização sem precedentes, mostrando que o que se atualizou foi a forma da precarização, não o conteúdo (ANTUNES, 2018).

Antunes (2018), ao tratar da uberização destaca que esse processo “trata-se de uma espécie de trabalho sem contrato, no qual não há previsibilidade de horas a cumprir nem direitos assegurados”, assim os trabalhadores devem permanecer *online* para que seu trabalho intermitente e indefinido seja acionado, as grandes corporações se aproveitam desta possibilidade expandindo a precarização do trabalho e dando manutenção ao fenômeno do desemprego disfarçado, indicado por Paul Singer nos anos 1970 e mantido no século XXI com nova roupagem, conforme nos indica Ricardo Antunes (2018).

Daniels (1991), por sua vez, nos mostra a face modernizadora e avançada do mundo dos serviços que emerge no fim do século XX e passa a apontar o caminho das economias urbanas e regionais com a consolidação dos serviços às empresas, isto é, a ampliação da demanda por serviços de produção associada à mundialização da economia torna o terciário em um dos motores da urbanização nas grandes cidades. Amplia-se a tendência dos serviços às empresas se concentrarem nas Áreas Centrais das grandes metrópoles dada a coesão destes espaços, pois seus *outputs* suprem a demanda de outras empresas, destacando os serviços de consultoria e gestão, jurídicos, contabilidades, publicidade, seguros e finanças.

Segundo Daniels (1991) a constituição do mundo dos serviços se dá num contexto em que a produtividade das empresas passa a depender mais dos *inputs* de conhecimento e tecnologia do que do trabalho físico, todavia, esse novo mundo comandado pela técnica como sabemos é mais rígido, nesse sentido o autor nos alerta que a difusão do mundo de serviços é acompanhada pelo crescimento de ambientes regulados nas cidades.

Como consequência desse movimento da terciarização, a economia de serviços tornou-se um importante segmento da economia capitalista. Diante disso, Allen Scott (2012) aponta para uma terceira onda de urbanização pautada no que ele chamou de “capitalismo cognitivo cultural” ou simplesmente “nova economia”, nessa etapa ocorre uma mudança na forma da valorização do trabalhador, que passa a precisar carregar consigo determinados “capitais humanos” que o permitam ir além do domínio das técnicas e inovar, criando novos produtos e situações para o desenvolvimento de suas atividades econômicas (SCOTT, 2012).

Segundo Allen Scott (2012) os novos serviços se caracterizam pelo seu alto grau tecnológico e pela grande variedade de produtos oferecidos; outra característica relevante é o tipo de cliente, que em sua maioria são outras empresas, maiores ou menores, nacionais ou internacionais que se ligam a eles através de um amplo sistema de informação para consumir serviços ligados à tecnologia da informação (T.I.), inovação, design e web-design, marketing, comunicação e audiovisual, além das consultorias (SCOTT, 2012).

Este processo cria na estrutura das cidades novas organizações do espaço intra-urbano. Sobre isso, Ferrão e Domingues (1994), por exemplo, apresentam a evolução tardia do setor terciário em Portugal e de acordo com a pesquisa por mais que a terciarização tenha sido lenta ela conseguiu dar significativa importância para os serviços na economia nacional, sobretudo os “serviços de apoio às atividades econômicas”¹².

¹² Ferrão e Domingues (1994) utilizam a nomenclatura “serviços de apoio às atividades econômicas” para se referir aos serviços às empresas.

A pesquisa nos mostra a geografia dos serviços de apoio às atividades econômicas em Portugal e seu impacto nos principais núcleos de serviços (Lisboa e Porto) com base em três categorias: perfil das atividades, padrão de localização no espaço intra-urbano e agentes e tendências do mercado imobiliário de escritórios. Também vale destacar que a pesquisa se apoiou em uma análise multiescalar da terciarização, pois por um lado havia o componente internacional do processo com os investimentos espanhóis, colocando Lisboa em um novo patamar da divisão internacional do trabalho ao mesmo tempo em que se ampliava a posição periférica frente a Madri, e por outro lado houve a reorganização espacial ocorrida na escala intra-urbana a partir do movimento do mercado imobiliário de escritórios, provocando o deslocamento de antigas centralidades a partir da nova localização das empresas do setor financeiro, de seguros e de operações imobiliárias.

Nesse mesmo sentido, Pacheco (1999) apresentou uma rica contribuição sobre como a terciarização vivida na virada do século XX alterou a estrutura do espaço interno da cidade do Rio de Janeiro.

A autora nos ensina que devido ao avanço tecnológico e a uma urbanização cada vez mais terciária, os serviços em seus segmentos mais modernizados passaram por mudanças e que, portanto, as ferramentas teóricas utilizadas deveriam ser outras, pois o conteúdo desses serviços já é outro. Sendo “necessário entender a natureza dos serviços que se conectam cada vez mais com o processo produtivo e outras atividades da economia (bancos, comércio e outros serviços), focalizando as transformações espaciais que geram a sua nova concentração nas metrópoles” (p. 1). Por conseguinte, a mudança na natureza dos serviços levou a uma mudança também em sua forma de se localizar nas metrópoles, o que alterou a estrutura das cidades ao passo que os novos serviços constituíram suas espacialidades.

Sobre o cenário da terciarização carioca, Pacheco nos destaca que

no caso do Rio de Janeiro, sabemos que esta é uma metrópole marcada pela urbanização terciária e que, após enfrentar crises de perdas de dinamismo, está iniciando um processo de reconstrução vinculada à modernização do setor terciário. Dentro desse contexto é que pensamos o Rio de Janeiro como um centro de decisões e de produção de serviços. A indústria, aqui, não aparece como força primordial na configuração do poder que emana da metrópole. Passa a ser condição, um pré-requisito, para o novo papel de metrópole transnacional prognosticado para o Rio de Janeiro (1998, p. 1).

Como consequência direta dos novos negócios ligados à acumulação corporativa, o ramo dos serviços de assessoria a empresas recebeu destaque, de modo que os escritórios de advogados especializados em assessoria jurídica cresceram em número e em importância nos últimos anos. Vale destacar, igualmente, o crescimento do setor dos serviços de informática como um dos maiores representantes do novo conteúdo técnico que requalifica a cidade em

sua nova fase e divisão do trabalho (PACHECO, 1998). Acerca desta nova fase, Araújo Junior (2017) nos mostra como as firmas cariocas do setor de serviços avançados de T.I. cumprem importante papel na inserção da cidade do Rio de Janeiro na “rede mundial de conectividade”. Em sua pesquisa ele revela que das firmas de T.I. localizadas na cidade cerca de 20% são de produção de software e cerca de 17% são consultorias o que demonstra “que a T.I. municipal, conforme os resultados mostram, está direcionando-se para um amadurecimento, pois apresenta um número alto de firmas mais voltadas aos serviços e desenvolvimento do que hardware ou naturezas menos especializadas” (ARAÚJO JUNIOR, 2017, p. 173).

Esse processo de reestruturação engendrou dentro do espaço interno da cidade novas centralidades identificadas por Pacheco (1998) na (re)organização espacial dos serviços. A primeira e mais importante é o próprio CBD, o centro histórico, o centro tradicional e coração terciário do Rio de Janeiro que desde o fim do século XX vem reforçando sua centralidade pela concentração de serviços especializados a empresas; a segunda refere-se à Cidade Nova, essa centralidade que surge a partir da apropriação de antigos terrenos e da requalificação da área em obsolescência no entorno imediato do Centro histórico com a difusão dos serviços do próprio CBD e com a construção de modernos edifícios de escritórios como o Teleporto, a construção desses edifícios fazem parte do desenvolvimento de um mercado de escritórios que surgem e “oferecem uma infra-estrutura diferenciada em termos de telecomunicações e investimentos das empresas ali instaladas” (MATOS, 1999, p. 10); o terceiro destaque foi dado a uma das novas centralidades constituídas fora do núcleo central, como a Barra da Tijuca, este bairro que segundo pesquisa de Matos (1999, p. 11) apresentou nos anos 1990 “52% do número total de escritórios lançados na cidade”. O quarto dá conta da especialização de áreas da zona sul, como Botafogo, que passa a receber a sede de diversas empresas importantes. Sobre esta centralidade, Barreto (2013) identificou que havia um padrão de localização das empresas do terciário avançado, sobretudo das categorias de Navegação, Consultoria, Informática, Gráfica e Editorial, Publicidade e Produtoras de Filmes em Botafogo nas torres empresariais e que estas empresas articulavam fluxos a partir da prestação de seus serviços com outras centralidades terciárias na cidade como o Centro e a Barra da Tijuca e, também, com outras localidades no Brasil e no exterior, portanto Botafogo se redefiniu “como uma área de concentração de serviços terciários avançados e com força capaz de emanar e demandar fluxos, típico de uma centralidade” (BARRETO, 2013, p. 12)

Dentro do estudo dos espaços terciários é determinante destacar o papel do comércio varejista, serviço fundamental à dinâmica das cidades, à vida dos grandes centros e à estrutura urbana, a esse respeito Queiroz (2015) nos mostrou como a Avenida Marechal Floriano

reforça o caráter terciário da Área Central pela concentração de serviços de Restauração que se renovam para atender a demanda solvável de pessoas que circulam pelo Centro, sobretudo a trabalho, mas ela também atrai consumidores de outras partes da região metropolitana que buscam consumir produtos especializados naquele logradouro, como é o caso dos estabelecimentos de Equipamentos Profissionais.

Em nível de método, devemos informar que não consideramos comércio e serviços como coisas diferentes, sendo assim, as atividades comerciais são entendidas enquanto uma das categorias de serviços.

As categorias de serviços propostas pelo Grupo de Estudos Terciários do Rio de Janeiro são resultado de um esforço em discutir os serviços em perspectiva ampla de produção, distribuição e consumo, aproximando-se teoricamente das categorias de Browning e Singlemann (1978) e introduzindo nos estudos terciários do Rio de Janeiro uma metodologia que nos permite entender o setor terciário em sua diversidade técnica e funcional, buscando promover uma leitura que abarque os serviços e as categorias profissionais (Tabela 1). Esse enfoque permitiu a realização de importantes análises sobre a relação da terciarização e a urbanização, levando em consideração o processo de modernização e suas consequências em termos de divisão do trabalho (PACHECO, 2009). Metodologicamente a cidade é entendida enquanto totalidade, que comporta camadas sucessivas de divisões do trabalho justapostas (SANTOS, 2012b), guardando na “memória da cidade” (ABREU, 1998) as marcas da sociedade.

É possível ainda apontar outras contribuições para o entendimento acerca do desenvolvimento do setor de serviços no Rio de Janeiro, por exemplo, em textos de Pacheco publicados pelo Boletim GETER, em seu segundo número a autora nos explicou a dinâmica do comércio na Área Central do Rio de Janeiro que ao se expandir criou áreas diferenciadas de comércio renovado e outras áreas de comércio popular (PACHECO, 1999a); ou mesmo quando ela nos mostra que a correspondência do Centro do Rio de Janeiro como Centro de Negócios se dá pela coesão espacial expressa nas infraestruturas existentes para o funcionamento dos serviços avançados, portanto, “o centro acumula ‘o novo e o tradicional’, dimensões que podem ser evidenciadas na economia de serviços avançados e na economia informal, em uma dinâmica que o marca como lugar de heterogeneidade econômica, social, espacial e cultural” (PACHECO, 1999b).

O conteúdo terciário das cidades composto por esse grande rol de atividades, marca a economia urbana por sua capacidade de concentrar nas Áreas Centrais a produção, circulação e consumo dos bens e serviços. O comércio nesse sentido, assim como os serviços às

empresas ou os de produção, é fundamental à dinâmica das cidades, pois ele garante a reprodução social dos trabalhadores e a realização das relações sociais e culturais próprias do fenômeno urbano.

Tabela 1 – Categorias de serviços do GETER¹³ (continua)

Artigos pessoais	Presentes, relojoarias, joalherias, tabacarias, charutarias, óticas, floriculturas, fotografias, instrumentos musicais, discos, esportes, brinquedos, artigos esportivos, artigos para festas, objetos religiosos
Artigos domésticos	Móveis, decoração, eletrodomésticos, iluminação.
Saúde e estética	Farmácias, massagens, perfumarias, cabeleireiros.
Vestuário	Alfaiates, roupas, tecidos, armarinhos, bolsas, calçados, chapéus e luvas
Comércio atacadista	Corretores de mercadorias, firmas de importação e exportação
Financeiros e seguros	Bancos, instituições de crédito, seguradoras, corretor de fundos, agentes bancários, cobranças, capitalização, penhores
Serviços às empresas	Empresas de engenharia, arquitetura, consultoria, pesquisa e desenvolvimento, informática, recursos humanos, publicidade, marketing, auditoria, contabilidade, serviços de escritório, jurídico, taquigrafia, tabelião, propaganda, agência de informação, desenhistas, correios, telecomunicação, limpeza e segurança
Câmbio e turismo	Casa de câmbio e agência de turismo
Reparação, construção e conservação	Estofadores e armadores, sapateiros, objetos de arte, ferreiro, louça, leque, recortadores de papel, caldeiros, carpinteiros, marceneiros, latoeiros, torneiros, caixoteiros, galvanizadores, bronzeadores, fogueteiros, gaioleiros, lustradores e empalhadores de móveis, enceradores, afinadores, serralheiros, vestimenteiros, paramenteiros, chaveiros
Gráficos e editoração	Tipografia, encadernação, pautação, xilografia, zincografia, cópias, editores, litografia, gráfica, heliografia, livros, jornais, papelarias, artigos de escritório
Serviços imobiliários	Hipotecas, compra e venda de imóveis, construtores, empreiteiros

Tabela 1 – Categorias de serviços do GETER (conclusão)

Serviços sociais	Seguridade social, saúde, educação, pensões, pecúlios, prédios, dotes
Alimentação, restauração e hotelaria	Restaurantes, lanchonetes, padarias, confeitarias, pastelarias,

¹³ Esta classificação dos serviços com enfoque no Rio de Janeiro se encontra em processo de atualização.

	cafés, bares, comida a quilo, fast food, bebidas, delicatessen, sacolão, salsicheiros, armazéns, secos e molhados, mercados, açougues e aviários, produtos naturais e de suplementação alimentar
Transportes	Aéreos, marítimos, urbanos, interurbanos e interestaduais
Instrumentos e maquinários	Instrumentos de medição
Lazer e cultura	Cinema, teatro, centros culturais, galerias de arte, casas de eventos, casa de shows, boates, museus, escola de samba, bibliotecas, clubes, escolas de música, parques de diversão, circo, praças e parques, shopping center e concertos
Bazar e conveniência	Lojas de bazar, lojas express e lojas de conveniências 24 horas
Outros	Leiloeiros, pintores, loterias.

Fonte: Grupo de Estudos Terciários do Rio de Janeiro, 2013.

1.4 O comércio e a vida do lugar

O tema do comércio, sobretudo o varejista, possui ampla literatura na geografia, todavia alguns autores mais recentemente vêm discutindo a necessidade de se repensar os estudos do comércio e do consumo, considerando sua dimensão multidimensional ou interdisciplinar (CARRERAS, 2009; PINTAUDI, 2009; SALGUEIRO e CACHINHO, 2009; PACHECO, 2012) como uma forma de atualizar a própria pesquisa geográfica.

Carreras (2009), ao discutir a necessidade de um marco conceitual explicativo geral, nos diz que os estudiosos do comércio e do consumo frequentemente tratam do tema em escalas locais, o que dificulta uma análise coerente do funcionamento do sistema produtivo e suas dinâmicas contemporâneas. Para o autor o consumo constitui o extremo de um processo centrado nos bens e serviços e que tem na produção

Um vetor importante que transforma os recursos em bens (e em serviços também, considerando a produção imaterial). Outro vetor tão importante como este é o da distribuição em todos seus aspectos que põem os bens e serviços na esfera do consumo. Todo este sistema funciona graças à circulação de pessoas, bens, serviços, capitais, informações e conhecimento e está controlado de alguma forma pela regulação, que inclui não só as leis e disposições de todo tipo, mas também as diversas culturas e todas as suas consequências na conformação dos hábitos e costumes sociais de cada lugar (CARRERAS, 2009, p. 43).¹⁴

¹⁴ No original: “Un vector importante que transforma los recursos en bienes (y en servicios también, considerando la producción inmaterial). Otro vector tan importante como éste es el de la distribución en todos sus aspectos que pone los bienes y servicios en la esfera do consumo. Todo este sistema funciona

Assim, para Carreras (2009) as pesquisas sobre geografia e consumo em perspectiva atualizada devem considerar a economia, o social, o político e o cultural como quatro variáveis, que ao se imbricarem acabam por permitir uma análise coerente. De modo que em uma mudança do enfoque da geografia do comércio para uma geografia do consumo, deve-se admitir uma ampliação do quadro conceitual de uma geografia econômica para uma geografia cultural cada vez mais interdisciplinar e apoiada na história da cultura e na antropologia.

Carreras (2009), afirma que o debate sobre a ampliação dos métodos deve passar pela discussão dos conceitos básicos, por exemplo, os conceitos econômicos como o de setor de atividade. Muitos autores, conforme já vimos, propuseram atualizações dos conteúdos dos setores da economia, todavia o que Carreras propõe não é a reformulação do tema, muito menos busca fazer a defesa de uma tendência continuísta e acrítica com novos setores, ele afirma que em verdade é preciso introduzir como objeto de estudo

não só os locais comerciais em seu sentido tradicional e em todos os seus formatos, mas também todos aqueles que prestam serviços diretos ao consumidor (restaurantes e bares, agências de viagem, hotéis, escritórios de advogados, serviços pessoais, etc.) (CARRERAS, 2009, p. 47)¹⁵.

O autor diz que se amplia, também, o conceito de consumidor uma vez que os turistas, empresas e instituições representam parcela significativa do consumo nas cidades. Carreras (2009) afirma que isto amplia o conceito de terciarização em sua concepção inicial, tornando-o vazio de conteúdo na atualidade, afinal, hoje a economia dos estados e cidades são em maioria terciárias. Todavia, devemos salientar que consideramos o terciário e a terciarização como categorias que vem atualizando seu conteúdo na velocidade do avanço técnico e social, sendo assim, um centro terciário consolidado pode ser foco de uma nova etapa da terciarização quando seus conteúdos são atualizados, o exemplo do bairro de Botafogo é marcante por se tratar de um tradicional subcentro terciário que a partir do fim do século XX passou a atualizar seus conteúdos e se colocar como “nova centralidade em área consolidada da cidade, circunscrita ao mundo dos serviços e sujeita a um desenvolvimento que opera no ritmo das relações locais e internacionais” (PACHECO, 2012a, p. 246).

gracias a la circulación de personas, bienes, servicios, capitales, informaciones y conocimiento y está controlado de alguna forma por la regulación, que incluye no sólo las leyes y disposiciones de todo tipo, sino también las diversas culturas y todas sus consecuencias en la conformación de los hábitos y costumbres sociales de cada lugar”.

¹⁵ No original: “No sólo los locales comerciales en su sentido tradicional y en todos sus formatos, sino también todos aquellos que prestan servicios directos al consumidor (restaurantes y bares, agencias de viajes, hoteles, despachos de abogados, servicios personales, etc.)”.

Podemos, também, destacar o atual debate sobre o processo de resiliência urbana e comercial em áreas centrais por sua pertinência ao propor novas perspectivas sobre o estudo da urbanização e terciarização, acerca desta discussão Pacheco (2012b, p. 467) nos diz que

o debate atual em torno do espaço comercial como elemento fundamental à própria existência da centralidade nas cidades admite pensar em resiliência no sentido lato do termo, mais além de resistência e sim em termos de capacidade de adaptar e produzir em contextos de mudanças ou impactos diretos na economia urbana, na imagem da cidade e no comportamento dos cidadãos.

Fica claro, desse modo, que existe uma intensa metamorfose no setor terciário, que passa pelas novas formas de produção, distribuição e consumo. Hoje, o advento da internet permite que o consumo seja feito de qualquer lugar ou que se venda para qualquer lugar, o que pode dar a falsa sensação de liberdade ou de igualdade. Carreras, nesse sentido, é certo quando diz

há que enfrentar o espinhoso problema da liberdade e da igualdade de todos os cidadãos frente ao consumo [...] No que se refere à igualdade, há que se considerar até que ponto se conjugam o desejo e as possibilidades de consumir (CARRERAS, 2009, p. 49).¹⁶

Essa conjugação entre desejo e possibilidades se agrava em sociedades marcadas pela desigualdade e pela ausência da cidadania, Milton Santos (2014) ao falar do espaço do cidadão nos disse que “onde não há o cidadão, há o consumidor mais-que-perfeito”. Outro elemento importante da expressão da desigualdade que tangencia os estudos terciários são aqueles acerca da produção dos espaços de comércio e consumo, Oliveira (2019) ao estudar a produção de espaços de comércio e as práticas de consumo nos bairros de Bangu e Leblon buscou evidenciar as marcas do desigual espaço urbano da metrópole carioca.

Sobre esta temática é necessário destacar o que foi dito por Pintaudi (2009) em suas dez anotações sobre o espaço do comércio e consumo, pois ela afirma que a Geografia enquanto disciplina multidimensional deve buscar rearticular conceitos e pesquisar outras áreas do conhecimento que possam nos auxiliar na compreensão dos espaços de reprodução da vida.

Isso, segundo a própria autora, nos leva a que se supere concomitantemente, “a leitura dos lugares em si, por meio dos quais se busca o entendimento da sociedade, para ter na sociedade que produz os lugares o centro da explicação” (PINTAUDI, 2009, p. 58), isto é, busca-se uma leitura que se comprometa com o entendimento da estrutura como elemento constituinte das formas, pois é esta inseparabilidade que define o espaço em relação à

¹⁶ No original: “Hay que enfrentar el espinoso problema de la libertad y la igualdad de todos los ciudadanos frente al consumo. [...] En lo que se refiere a la igualdad, hay que considerar hasta que punto se conjugan el deseo y las posibilidades de consumir”.

sociedade (SANTOS, 2012e), ou ainda como destaca Pintaudi (2009, p. 59) é necessário “considerar a forma e o seu diálogo com as outras formas, porque cada forma comercial permite a reprodução de relações específicas por que são produzidas num momento da história”.

É nesse sentido que Salgueiro e Cachinho (2009) definem três períodos para a explicação do processo de mudança das atividades comerciais, sinteticamente eles nos mostram que a revolução industrial foi o primeiro momento, seguido pela ampliação do consumo de massa fordista e por fim com as novas dinâmicas pós-modernas que inserem o consumo e as trocas simbólicas como dinamizadores das atividades comerciais. Essa explicação nos serve de mote para indicar que, sobretudo, com o consumo de massa a relação cidade-comércio e sua mediação pela centralidade começa a sofrer modificações. Salgueiro e Cachinho (2009) explicam

As relações da actividade comercial com a cidade sofreram naturalmente profundas mudanças ao longo dos tempos. Ao casamento secular construído com base na centralidade e na proximidade, a partir do qual os geógrafos estabeleceram um sistema hierárquico de áreas comerciais intra-urbanas, sobrevém um período em que acessibilidade e a facilidade de circulação e estacionamento parecem critérios dominantes na seleção das lojas pelos consumidores, ao mesmo tempo que o comércio se desenrola em grandes espaços fechados e voltados para dentro, ignorando e negando a cidade pública feita de praças, avenidas e ruas coloridas, repletas de movimento, animação, luz e representação cénica, que tinha nos comerciantes e nos consumidores os principais protagonistas (SALGUEIRO e CACHINHO, 2009, p. 10)

Pintaudi (2009), também destaca tal processo, como podemos ver no excerto a seguir

Um conceito que precisa ser considerado na compreensão do espaço comercial é o de centralidade. O centro urbano, aquele que guarda a memória da cidade, histórico, este permanece. Já a centralidade é mutável no tempo, embora vários aspectos concorram para a sua permanência, tais como a rede viária e a própria produção do espaço para determinados usos. A fragmentação do espaço urbano, particularmente nas grandes cidades, tornou-as polinucleadas, dando ensejo ao surgimento de diferentes centralidades, desiguais, atendendo a diferentes segmentos sociais. Se, num primeiro momento da expansão urbana, o surgimento de novas centralidades acompanhava novas áreas ocupadas, isto não se verifica na atualidade: hipermercados e shopping centers são capazes de criar sua própria centralidade e se antecedem à própria expansão da cidade, melhor dizendo, se antecipam à cidade (p. 58).

Reforça-se com isso o desenvolvimento da sociedade urbana em sua contínua formação e seu impacto sobre as múltiplas dimensões da vida e suas formas de reprodução social, o comércio e as formas de consumo assumem o protagonismo nesse aspecto, seja pela ampliação do tecido urbano com esses novos estabelecimentos imobiliários voltados ao consumo, seja pelo reforço dos centros tradicionais apoiados pelo setor terciário no que tange à dinâmica e ao movimento das pessoas.

O comércio é capaz de imprimir no espaço interno das cidades o movimento destacado por Lefebvre (1991) ao teorizar sobre a rua, o embrião da vida urbana e o espaço do encontro, da surpresa, das manifestações humanas. Ele favorece a vida nas cidades pela diversidade de usos encontrados nas ruas (JACOBS, 2011). Na perspectiva de Cachinho e Salgueiro (2009) o comércio é mais que o lugar das trocas materiais, ele é o ponto de encontro essencial às relações sociais tão relevantes ao convívio em comunidade, os autores argumentam que

por meio do comércio e dos lugares onde este se exerce, as pessoas satisfazem necessidades, realizam desejos, veiculam informações, difundem inovação, criam-se laços de sociabilidade. Em suma, no comércio reside o verdadeiro embrião da vida urbana naquilo que esta pressupõe de interação, de troca em sentido lato e de produção de inovação (SALGUEIRO E CACHINHO, 2009, p. 10).

Nesse sentido, o cotidiano enquanto escala espaço-temporal nos permite fazer análises mais pertinentes e adequadas sobre o espaço interno da cidade, com suas funções, atividades, fluxos e organização, sem perder do horizonte o caráter global que marca as cidades exatamente porque “cada lugar é, à sua maneira, o mundo [...] mas, também, cada lugar irrecusavelmente imerso numa comunhão com o mundo, torna-se exponencialmente diferente dos demais” (SANTOS, 2012a, p. 314).

Carlos (2007), ao discutir as implicações da ordem próxima e distante sobre o lugar, buscando com isso explicar essa relação no contexto da globalização, reforça a ideia de que “o mundial não suprime o local”, o que acontece é a produção de um espaço que articula o mundial e a particularidade histórica do lugar, no dizer da autora “o lugar se apresentaria como o ponto de articulação entre a mundialidade em constituição e o local enquanto especificidade concreta, enquanto momento” (CARLOS, 2007, p. 21).

Milton Santos destaca a força do lugar nessa confrontação feita entre a ordem global e ordem local. Devemos destacar que o cotidiano, sobretudo nas cidades, é enriquecido e enriquece os lugares exatamente porque ele é compartilhado entre todas as empresas, pessoas e instituições, que podem fazer uso desse espaço o que inclui os mais pobres, pois como afirma Milton Santos na cidade grande “todos os capitais, todos os trabalhos, todas as técnicas e formas de organização podem aí se instalar, conviver, prosperar” (SANTOS, 2012a, p. 322).

Nas cidades são capazes de coexistir setores que são produzidos de cima, vinculados às normas globais, rígidas e dependentes de informação – próprios da dimensão vertical do espaço (SANTOS, 2012a) – como alguns serviços especializados que habitam os grandes edifícios; e setores produzidos de baixo, vinculados às normas locais, mais abertos à criatividade e dependentes da comunicação – próprios da dimensão horizontal (SANTOS, 2012a) – como alguns comércios de rua e mesmo o comércio ambulante. Todas as ações

levam a divisões internas do trabalho típicas e a seus respectivos reflexos sobre a estrutura urbana.

Diante do que foi exposto, evidencia-se a importância dos estudos terciários para a compreensão do fenômeno urbano contemporâneo, sobretudo no que tange aos processos de modernização e suas implicações sobre a estrutura da cidade. No próximo capítulo objetivaremos responder à questão sobre a posição da Zona Portuária do Rio de Janeiro dentro da atual divisão do trabalho que a partir dos recentes processos vem reorganizando o espaço interno da cidade, dando a esta porção do espaço urbano novas funções ligadas ao setor de serviços.

2 TERCIARIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

A economia de serviços tem sido ao longo do tempo o grande motor do desenvolvimento da economia carioca, remodelando o espaço interno da cidade e reorganizando as relações seja com as porções do espaço metropolitano que são territorialmente contíguos ao núcleo central ou com as mais diversas cidades do Brasil e do mundo que se conectam na rede de cidades que conformam os espaços da globalização.

Conforme introduzimos no capítulo anterior, a cidade do Rio de Janeiro é marcada pela urbanização terciária e segundo Pacheco (1998, p. 1) o Rio de Janeiro é vocacionado ao desenvolvimento do setor, sendo um “centro de decisões e de produção de serviços. A indústria, aqui, não aparece como força primordial na configuração do poder que emana da metrópole”.

Rabha e Pinheiro (2004), também colaboram enormemente para o fortalecimento desta ideia quando nos dizem que a partir de 1850 com a proibição do tráfico de escravos houve uma liberação de capitais até então aplicados no comércio escravagista e que a partir destes capitais houve um aumento de investimentos na formação de inúmeras companhias de tipo sociedade anônima. Estas empresas foram responsáveis por ampliar a infraestrutura de transporte e energia para o escoamento do café; este movimento foi fundamental para consolidar o Rio de Janeiro na rede urbana brasileira como o principal nó de comercialização com as economias internacionais, nas palavras dos autores

no contexto, era preciso apropriar-se de novas oportunidades, surgidas pela súbita liberação de capitais até então aplicados no comércio de escravos, incentivadas pela aprovação do Novo Código Comercial de 1850, permitindo a formação de sociedades anônimas: as famosas companhias (RABHA e PINHEIRO, 2004, p. 27).

Lessa (2001, p. 125), destaca que mesmo no período colonial o Rio de Janeiro já se colocava em uma posição central por sua função de controle fiscal das minas e pela hegemonia na abominável entrada de escravos no Brasil, estando assim no “epicentro de um sistema de circulação e distribuição” que tende a “concentrar as riquezas, a renda e os serviços mais avançados”. Lessa, ainda acrescenta e nos explica como essa centralidade mercantil afetava na urbanização, para o autor

a cidade pode crescer e não ser sede do processo de industrialização. Ao se constituir no coração de uma rede, ela promove e interdita transações, e acumula ganhos mercantis. Mesmo uma sociedade não-industrializada precisa concentrar o ‘resultado’ das trocas em território relativamente sofisticado, regulado e protegido. A troca, ao converter-se em atividade permanente, e em grande escala, tende a

induzir a sofisticação na atividade urbana como suporte e a desenvolver a organização política (LESSA, 2000, p. 125-126).

Portanto, pensar na terciarização carioca não se trata apenas de reafirmar uma tendência generalizadora do que ocorreu e ainda ocorre em todas as cidades, mas sim, destacar a vocação histórica da metrópole carioca buscando compreender as novas tendências de um processo que vem de longe e assume na contemporaneidade formas e conteúdos atuais e gera, por conseguinte, novo impacto sobre a organização do espaço urbano.

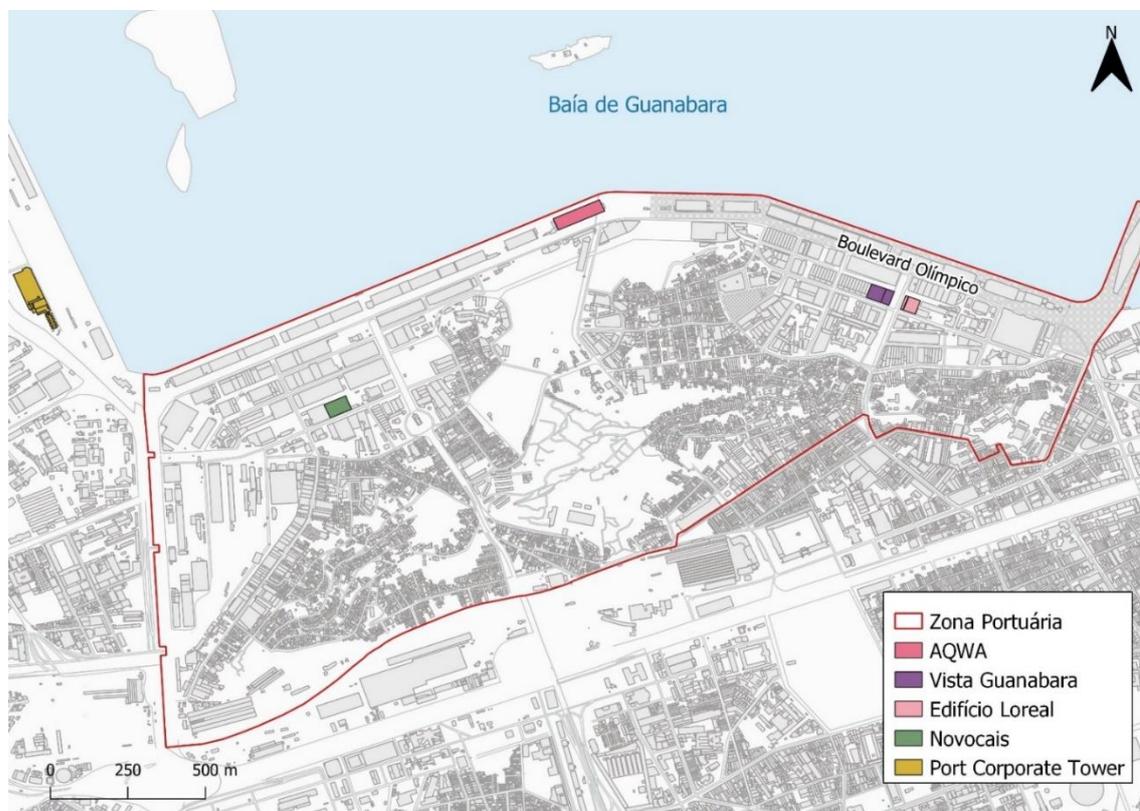
Neste capítulo buscaremos responder à questão acerca de como a terciarização contemporânea reposiciona a Zona Portuária na atual divisão do trabalho. Destarte devemos advertir que a presente realidade na Zona Portuária não dá sinais de êxito frente aos objetivos concebidos para aquela porção da cidade enquanto espaço renovado, pronto para receber as firmas que assim como os turistas atracariam no importante porto vindo de todas as partes do mundo.

Para alcançar os objetivos deste capítulo, ou seja, qualificar e identificar os serviços que vêm se localizando na Zona Portuária e discutir como a terciarização e urbanização se colocam como importantes processos para o entendimento da atual divisão do trabalho da cidade do Rio de Janeiro e da função de nosso recorte espacial nesse contexto, começaremos apontando para o movimento histórico que ao se desdobrar sobre o Rio de Janeiro foi desfazendo os laços de coesão entre Zona Portuária e o CBD e ampliando a fragmentação espacial entre estas porções da Área Central carioca. Posteriormente apresentaremos a pesquisa que qualifica os serviços que vem ocupando os novos edifícios¹⁷ (Mapa 2) construídos já no contexto do projeto Porto Maravilha e, por fim, buscaremos oferecer uma análise que seja capaz de indicar como nós, a partir do estudo da terciarização entendemos que a Zona Portuária em reestruturação apresenta até o momento sinais de um reposicionamento incipiente na divisão interna do trabalho da cidade.

Assim, nos cabe questionar se a Zona Portuária do século XXI, diferente daquela do princípio do século passado, ao receber todo o novo aparato técnico estaria ampliando (ainda mais) a fragmentação socioespacial no interior da Área Central do Rio de Janeiro. Visto que, até o momento, é bastante questionável afirmar que o projeto Porto Maravilha esteja sendo bem-sucedido em reestabelecer a coesão na Área Central.

¹⁷ Nesta dissertação estamos considerando apenas os novos edifícios corporativos em que os serviços estão se localizando, portanto, os hotéis construídos a partir de 2009 na Zona Portuária não serão considerados nesta pesquisa. Da mesma maneira que também não consideraremos os edifícios que até o momento se encontram vazios ou inacabados.

Mapa 2 – Mapa de localização dos novos edifícios construídos na Zona Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: CDURP, 2019.

2.1 Da coesão à fragmentação

Rabha e Pinheiro (2004) afirmam que as obras do porto foram fundamentais para a modernização da cidade no século XX e demonstram, por exemplo, que a construção da vocação portuária do Rio de Janeiro encontrou-se na conjugação entre o domínio da natureza pelos aparatos técnicos que eram inseridos no meio natural e pelo fortalecimento da identidade do espaço pelo trabalho. Nas palavras dos autores

o final do século XIX vai encontrar a região quase toda ocupada: na parte superior dos morros, as habitações modestas se espalham pelas ruas serpenteantes e estreitas, à feição dos bairros altos de Lisboa e nelas vive uma população laboriosa envolvida com as atividades portuárias, nas partes planas junto à orla da baía, os trapiches se sucedem e proliferam os grandes armazéns de estocar mercadorias. Ainda de maneira precária, mas já anunciando para breve um tempo que exigiria novas e modernas estruturas, o velho porto do Rio de Janeiro se preparava para dar o grande salto da modernização que transportaria um novo Brasil já republicano, dos velhos tempos coloniais para o mundo desenvolvido do Ocidente (RABHA E PINHEIRO, 2004, p. 21).

Esta intervenção do Estado sobre o espaço urbano é considerada por Lamarão como “uma ruptura no processo de urbanização do Rio de Janeiro, um ponto de inflexão no qual a ‘cidade colonial’ cedeu lugar, de forma definitiva à ‘cidade burguesa’, moderna [...]” (LAMARÃO, 2006, p. 144). Para Benchimol (1992), o início do século XX marcou a cidade pela luta entre o fim dos princípios conservadores da cidade colonial e os princípios do progresso e da civilização, nas palavras do próprio autor “princípio civilizador – leia-se o Estado que servia, que servia, a um só tempo, de instrumento aos interesses mais gerais das classes dominantes e aos interesses mais “particulares” ao grande capital, diretamente beneficiado com a remodelação da cidade” (BENCHIMOL, 1992, p. 205).

Podemos, também, dar destaque a Abreu (2013) quando nos diz que as obras do porto,

embora menos drásticas em termos de seus efeitos sociais, já que não exigiram tantas demolições, sua importância econômica foi entretanto fundamental, pois eliminaram vários entraves de circulação de mercadorias, contribuindo, assim, para a integração efetiva do país na nova divisão internacional do trabalho (ABREU, 2013, p. 63).

Portanto, a modernização do porto no século XX significou não somente a construção de um novo objeto geográfico, mas, sobretudo, uma nova etapa da divisão do trabalho e da ampliação da influência internacional sobre as atividades que eram desenvolvidas aqui.

Lobo (1978), em sua importante obra sobre a história do Rio de Janeiro apresenta dados que explicitam o referido processo de divisão do trabalho que se situou na transição do final do século XIX para o XX, nos mostrando como o processo de modernização vivido no Rio de Janeiro demonstrava uma simultânea integração do país ao capitalismo internacional (mais urbano e industrial) e ao reforço de seu papel central na rede urbana nacional.

A autora nos mostra que, se por um lado o Rio de Janeiro sentiu o declínio da produção cafeeira e esta crise acarretou na hegemonia paulista sobre a produção desse gênero agrícola e a consequente superação do porto do Rio de Janeiro pelo porto de Santos no quesito exportação de café, por outro lado houve uma mudança na função do porto do Rio de Janeiro que tornava-se cada vez mais importador e responsável pelo abastecimento¹⁸ de outras porções do território nacional, segundo Lobo (1978, p. 449) “em 1906 as importações do Rio de Janeiro, no valor de 203.411:000\$000, equivaliam a um pouco menos da metade do total do Brasil e as exportações apenas 1/7”, ela também acrescenta que “esses dados indicavam a

¹⁸ Eulália Maria Lahmeyer Lobo (1978) menciona como as ferrovias cumpriram um importante papel para o alcance dos produtos que entravam no Rio de Janeiro alcançassem outras localidades no Brasil, nesse sentido a autora destacou a linha férrea da Leopoldina por sua conexão com Norte do Estado do Rio de Janeiro e Espírito Santo, e a Estrada de Ferro Central do Brasil que penetrava pelo Vale do Paraíba bifurcando-se em dois caminhos, um que seguia para Minas Gerais e outro que seguia para São Paulo.

mudança de função do porto do Rio de Janeiro que perdia sua importância como exportador de café e ganhava como centro distribuidor de artigos importados e como mercado consumidor” (LOBO, 1978, p. 449).

Devemos salientar que além desta mudança outras também foram elencadas por Lobo (1978) como importantes para a transição da cidade ligada à exportação de café e a manufatura para uma nova realidade marcada pela emergência da indústria no Rio de Janeiro, por exemplo, as políticas cambiais e alfandegarias relativas ao período do Encilhamento¹⁹, a própria reforma do porto e, também, o crescimento da população, sobretudo a população urbana²⁰. Desse modo, a autora conclui que “as condições de crédito, de câmbio, de política alfandegária, de transportes, de crescimento da população, e de abastecimento da cidade favorecem a expansão do setor secundário da economia urbana e a transição da manufatura para indústria” (LOBO, 1978, p. 471). Somado ao crescimento da atividade secundária devemos acrescentar que Lobo (1978), também, descreve o simultâneo processo de crescimento do setor terciário na cidade, nas palavras da autora “em conjunto o setor terciário que apresentava grande dinamismo absorvia a maior parte da população ativa; o primário era quase residual” (LOBO, 1978, p. 502), ao detalhar um pouco mais este processo, Lobo (1978, p. 502) nos mostra os seguintes dados

em 1906 a mão-de-obra do setor primário agrícola era de 24.411 e em conjunto com a pecuária e a atividade extrativa, atingia 25.575. A população ativa do setor secundário abrangia 115.779 pessoas e a do setor terciário, 62.062 do comércio, 14.946 das profissões liberais, 15.831 das forças militares e policiais, 15.692 da burocracia, 626 do clero, e 117.904 do serviço doméstico. O número de profissionais liberais duplicou entre 1872 e 1890, quase triplicando entre 1890 e 1906.

Esse contexto também foi abordado e descrito por Pacheco (2009) em sua pesquisa sobre a urbanização terciária no Rio de Janeiro. Partindo do coração terciário²¹ da cidade, isto é, da Avenida Rio Branco e suas adjacências, ela nos mostra que

¹⁹ A autora mostra que o Encilhamento apesar de ter sido uma medida que causou grande desvalorização da moeda nacional também garantiu acesso a crédito mais fácil aos empresários que puderam fazer investimento em maquinário para as fábricas, havendo assim um declínio da produção artesanal e manufatureira existente e uma ampliação da produção fabril emergente, segundo a própria autora: “O crédito dirigido à indústria serviu de preferência à fundação de novas fábricas, sendo que a maioria das já instaladas em 1889 se descapitalizou [...] Apesar das dificuldades de importação, muitas fábricas obtiveram créditos e compraram no exterior a maquinaria e equipamentos necessários, mesmo no período de maior inflação (1888 e 1894)” (LOBO, 1978, p. 471).

²⁰ Nas palavras da autora: “O crescimento da população a uma taxa muito mais elevada em virtude da migração de escravos libertos da zona rural para a urbana, à intensificação da imigração e ao saneamento do Rio de Janeiro (controle da cólera-morbo e da febre amarela), favorecia a expansão industrial aumentando a oferta de mão-de-obra e o mercado consumidor” (LOBO, 1978, p. 469).

²¹ Devemos acrescentar que a noção de “coração terciário” não se refere apenas à Avenida Rio Branco, esta noção foi pensada para designar como “a Avenida cumpriu a sua função de lugar central, definindo a área de

o Centro regenerado se configura como lugar de negócios e trabalho, sendo a Avenida o eixo de circulação *stricto sensu*. Os prédios, com suas fachadas artísticas, ganhavam vida com o cotidiano das lides urbanas, que se derramavam pelas ruas e pelas lojas nos térreos, onde a sociedade de consumo empreendia os seus primeiros passos no Rio de Janeiro [...] (PACHECO, 2009, p. 91)

A autora segue e acrescenta

o Centro não era mais o centro cívico e religioso, por meio do qual a cidade se manifestava refratária às condições de modernização técnica. Enquanto a Avenida foi pensada para viabilizar a comunicação com a zona portuária, traçada com a largura suficiente para a circulação dos meios de transporte coletivo, particulares e de transporte de mercadorias, com possibilidades de estacionamentos sem congestionar as vias, os prédios começaram a justificar os avanços técnicos na área de engenharia. Começou a se configurar no espaço um novo padrão de edificação vertical, representando a concentração que o capitalismo industrial exigia em seu desenvolvimento. A coesão das firmas potencializava os negócios e gestão, produzindo um Centro financeiro e de atividades cada vez mais especializadas e diversificadas (PACHECO, 2009, p. 91)

Mais ainda, a autora também sinalizou para a importância das atividades portuárias no contexto da Reforma Passos, de modo que para a autora

a maioria da população do Rio de Janeiro que tinha efetivamente uma ocupação trabalhava na Área Central, incluindo a zona portuária. Ou seja, as atividades terciárias qualificadas ou de baixa qualificação padronizavam a área afetada pela Reforma, no eixo porto-Avenida, como lugar de centralização de capital, território de firmas importadoras e exportadoras, concentração do trabalho e das categorias socioprofissionais vigentes na época (PACHECO, 2009, p. 92).

Sobre as categorias de serviços identificadas em sua pesquisa, Pacheco (2009, p. 92) detalha que

em 1906, segundo o *Almanak Laemmert*, as categorias de serviços que predominavam no Centro terciário do Rio de Janeiro eram as correspondentes às seguintes profissões: advogado, médico, alfaiate, dentista, agente e representante comercial, engenheiro, joalheiro, guarda-livros, barbeiro e carpinteiro; e os comércios predominantes eram os negócios de importação e exportação, secos e molhados, armazéns, lojas de calçados, lojas de fazendas, cafeterias e casas de pasto.

Tal tendência, demonstrada acima por Lobo (1978) e Pacheco (2009), se tornou predominante ao passo que no Rio de Janeiro avançavam as atividades econômicas mais modernas e suas consequências foram identificadas na organização do espaço urbano, de modo que a cidade, o porto e o trabalho passaram a ter forte coerência.

De acordo com Rabha (2006, p. 252) no Rio de Janeiro até os anos sessenta “o espaço e a atividade portuária detinham sintonia. As categorias profissionais ligadas à atividade

abrangência do CBD que se constituía na cidade capitalista” (PACHECO, 2009, p. 94), portanto estamos diante de um padrão locacional que as atividades terciárias passam a assumir, “em suma, podemos dizer que o padrão locacional das atividades terciárias o início do século XX revela a centralidade e uma tendência de especialização do espaço central, configurando o coração terciário no entorno da Avenida Central, que passa a ser o ímã que agrega as funções centrais. Depois da abertura da Avenida, expande-se um anel imediato que abriga as atividades que se deslocaram do eixo principal por ocasião das demolições” (PACHECO, 2009, p. 93-94).

possuíam poder político e força em seu movimento sindical²², sendo mantido um contínuo programa de obras”.

A atividade portuária dava certa força ao habitante em função do trabalho, pois a Zona Portuária era para muitos além de espaço do labor o espaço da moradia havendo, por isso o fortalecimento do binômio casa/trabalho de modo que reivindicar melhores condições de trabalho se aproximava da exigência por melhor qualidade de vida. Nesse sentido, Cardoso et al. (1987, p. 127) destacam que

o caráter popular da região se acentuava com a presença dos trabalhadores do porto, das fábricas e das oficinas. De início a participação dos trabalhadores portuários foi a mais marcante. A própria modernização das instalações físicas do porto foi acompanhada pela modernização das relações no âmbito do trabalho e da organização da classe trabalhadora.

Se até os anos 1970 a atividade portuária demonstrou força, os anos que vieram na sequência não foram de prosperidade, de acordo com Rabha (2006, p. 253):

nos anos setenta, vai ter início uma alteração substancial nos transportes marítimos. Ela irá ocorrer por navios com maior capacidade de carga, necessitando como consequência, maior calado para atracação. Também foi alterado o sistema de estocagem, sendo a carga solta substituída para operação, mais rápida, armazenada em caixas fechadas, os *containers*, com capacidade de 40 ou 20 toneladas.

Sobre a defasagem técnica do porto do Rio de Janeiro, escreveu Nina Rabha

as instalações do Cais da Gamboa, a grande obra portuária do início do século XX, com 3.150m, 20 berços, calado de 7 a 10.30m, com 18 armazéns “internos” com 60.000m² e 16.000m² de área descoberta, ficaram defasados frente aos conceitos mais modernos de operação e logística portuária. (RABHA, 2006, p. 252).

Conforme foi possível ver acima, até certo momento a coesão enquanto processo estruturador do espaço urbano podia ser facilmente identificado entre o CBD e sua Zona Portuária. Para Corrêa (1995, p. 56), o processo de coesão é definido – conforme citamos no capítulo anterior – como um “movimento que leva as atividades a se localizarem juntas”, este movimento segundo o autor teria relação com: **i)** a especialização de ruas e sua capacidade de criar um monopólio espacial; **ii)** a concentração de atividades de natureza distinta, formando um conjunto coeso, como no caso dos centros varejistas; **iii)** a complementaridade funcional entre atividades de fabricação, comércio atacadista, companhias de seguro, bancos etc.; **iv)** a criação das economias de escala que favorece as pequenas e médias indústrias e firmas de serviços que dependem da aglomeração para ampliar suas margens; **v)** a exigência de contatos pessoais e necessidade de acessibilidade (CORRÊA, p. 56-57).

²² Alguns sindicatos permanecem ativos na Zona Portuária até hoje, este é o caso do Sindicato dos Estivadores, do Sindicato dos Trabalhadores na Movimentação de Mercadorias em Geral do Estado do Rio de Janeiro e do Sindicato dos Trabalhadores de Blocos nos Portos do Estado do Rio de Janeiro.

A Zona Portuária constituía um bom exemplo deste processo. O passado de pujança do porto atraía firmas de comércio atacadista, empresas do ramo da navegação, fábricas, gráficas, além dos muitos armazéns e trapiches. O IBGE (1967, p. 69) constatou que havia em 1965 aproximadamente 830 firmas comerciais na Área Central do Rio de Janeiro ligadas às atividades portuárias, construindo um espaço com características próprias onde

a atividade portuária criou, direta ou indiretamente, uma paisagem própria. Assim, um certo zoneamento pode ser observado na Área Central e em sua periferia por causa da presença do porto: depósitos de armazenagens e estabelecimentos industriais ligados ao porto para o lado da Gamboa, até o Caju; uma outra concentração de função comercial atacadista na rua Acre e adjacências. (IBGE, 1967, p. 70).

Devemos também destacar o papel da acessibilidade que era constituída pela larga rede de bondes que circulavam pela cidade e permitiam a integração entre Zona Portuária e o CBD. Abreu (2013, p. 43-44) mostrou que os bondes foram os principais indutores do alargamento da cidade e sua expansão representa a primeira etapa do crescimento da malha urbana. De modo que após a inauguração da primeira linha de bondes em 1868 pela norte-americana Botanical Garden Railroad Company ligando o Centro ao Largo do Machado; a segunda empresa a inaugurar suas linhas foi a Rio de Janeiro Street Railway Company em 1870 e ela já possuía linhas que atendiam a diversos bairros, incluindo os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Como um importante marco técnico para integração funcional do espaço interno da cidade e para difusão de novas práticas de uso do espaço público, o bonde, enquanto elemento fundante da coesão constituidora da relação entre Centro e Zona Portuária foi sendo impactado pela redução de investimentos diretos no sistema de transporte intra-urbano por trilhos, Pires (2012) reforça que o efeito do estímulo dado pelos governos militares ao transporte rodoviário desmontou a importante rede de bondes nas cidades brasileiras.

Assim, a coesão construída a muitas mãos foi se desfazendo ao longo das últimas décadas do século XX, simultaneamente a Zona Portuária passou a viver um contexto de isolamento e fragmentação do resto da cidade, enclausurando-se²³ e se desenvolvendo para dentro, como afirma Rabha (1984). A inércia substitui a coesão, o espaço se desvaloriza e as

²³ “Enclausuramento” foi o termo utilizado por Nina Rabha (1984) para explicar o isolamento da Zona Portuária e o conseqüente desencadear de processos como os de cristalização das formas e a resistência de certos usos, segundo a autora criou-se uma espécie de cinturão de avenidas (Avenida Rodrigues Alves, Francisco Bicalho, Presidente Vargas e Rio Branco) que enclausurou os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, essa barreira física foi, entre outras coisas, um limite a delimitar as áreas obsoletas da Área Central. Estes eixos viários conectaram o Centro, a zona Sul e zona Norte de modo que a passagem pelos bairros portuários deixou de ser necessária. Sendo por algum tempo, inclusive, evitada por muitos.

formas se cristalizam, mas não em termos da vida cotidiana no interior dos bairros, “ali as pessoas ganham importância porque passam a ser o elemento vivo do lugar” (RABHA, 1984, p. 192), assim é que podemos falar mesmo de uma “inércia dinâmica” (SANTOS, 2012d), ao passo que as formas cristalizadas são o campo de ação para a vida de toda uma população.

Essa conjuntura interna se somou à emergência da globalização com sua tendência a fragmentação do território, para Milton Santos (2013) isso ocorre porque a natureza dos novos sistemas técnicos busca antes a unificação dos espaços do que a própria união entre eles, nas palavras do autor

um fato, todavia, parece certo: o processo de unificação se faz por intermédio do que se chama de redes. Seria, portanto, pela unificação que adviria o fracionamento. As redes são vetores de modernidade e também de entropia. Mundiais, veiculam um princípio de ordem, uma regulação a serviço dos atores hegemônicos na escala planetária. Locais, essas mesmas redes são portadoras de desordem (SANTOS, 2013, p. 53).

Assim como em outras cidades portuárias, o Rio de Janeiro passou a ser alvo desde meados dos anos 1980 de uma série de projetos visando a renovação de seu Centro e de sua Zona Portuária. Nina Rabha (1984) destacava a ação de poderosos agentes, como a Associação Comercial do Rio de Janeiro²⁴ que já pensava em utilizar o potencial daquele espaço para desenvolver atividades de serviços de apoio ao CBD e assim reaproximar funcionalmente centro e zona periférica do centro. Em matéria do jornal O Globo de 04 setembro de 1983, apresentada por Rabha (1984) em sua dissertação, é possível ler o que foi proposto pelo projeto pensado pela Associação Comercial do Rio de Janeiro e identificar como a terciarização representaria uma nova etapa da divisão do trabalho, assim como é possível identificar os elementos que justificam a explicação de Rabha (1984) sobre o isolamento da Zona Portuária em relação a cidade.

Seguem dois trechos que exemplificam o que foi dito. Primeiro sobre o projeto:

A ideia da Associação Comercial é projetar, para parte dos 250 hectares que constituem o porto do Rio, um complexo com hotéis, bares, restaurantes, auditórios, banco de dados internacional, lojas, área de lazer e escritórios, com o objetivo de reforçar a vocação econômica da cidade como prestadora de serviços e polo comercial internacional do País (O Globo, 1983).

Sobre o isolamento da Zona Portuária destacamos o seguinte trecho:

²⁴ Em outra matéria do jornal O Globo de 03 de fevereiro de 1983 é possível identificar a ação do Instituto dos Arquitetos do Brasil junto da Associação Comercial para elaboração de um concurso de urbanismo com objetivo de estimular a elaboração de projetos para Zona Portuária alinhados aos famosos projetos internacionais, pois de acordo com a publicação “os resultados obtidos em Cingapura, São Francisco, Nova Orleans e Londres” asseguravam o sucesso do projeto. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=198019830203>>.

Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Poucos cariocas – excetuando os que moram ou trabalham por lá – são capazes de dizer rapidamente a localização precisa desses bairros antigos ou descrever uma de suas ruas mais autênticas (O GLOBO, 1983).

Del Rio (1990, p. 296-297), também apresentou em sua pesquisa pelo menos outras duas propostas de revitalização. Uma delas foi apresentada pela Odebrecht em 1986 e previa a construção de edifícios inteligentes que abrigariam *shopping center*, auditórios, zonas de serviços e estacionamentos, mas esta proposta sequer saiu do papel. Outra proposta foi a da João Fortes Engenharia que previa irradiar a revitalização a partir construção de um imponente edifício corporativo localizado na interseção entre a Avenida Rio de Branco e a Praça Mauá; este projeto teve parcial êxito, afinal o Edifício Rio Branco 1 – ou simplesmente RB1 – realmente foi construído e após sua inauguração em 1990 tornou-se um ícone, mas a pretendida irradiação da revitalização não foi alcançada.

Foi somente no século XXI que a Zona Portuária viu um projeto de grande dimensão (ao menos na sua área de abrangência) sair do papel (ao menos no trecho da orla da Baía de Guanabara), ainda que sob a sombra da corrupção, de todo tipo de desmando e negligência com a população dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e, também, com o Morro da Providência igualmente inserido na Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU).

Se antes a fragmentação era produto do enclausuramento da Zona Portuária que a partir da obsolescência do porto passou a isolar as pessoas (RABHA, 1984), hoje este fenômeno tem nova natureza, pois do ponto de vista do uso do território há certa fluidez e a rede de VLT reflete isso, todavia ela não consegue representar em termos de acessibilidade o que foram os bondes, de modo que é difícil considerar o VLT um elemento capaz de restabelecer a coesão na Área Central do Rio de Janeiro, pois como demonstra pesquisa do Datafolha encomendada pela empresa VLT Carioca em 2018, o perfil do principal usuário deste transporte é composto por homens, com aproximadamente 37 anos, com ensino superior, empregados, com renda média de R\$ 6.157 e que se transportam principalmente para trabalho. Se tomarmos a realidade do Rio de Janeiro²⁵ onde apenas 26% dos empregos são de profissionais com ensino superior e apenas 21% dos trabalhadores recebem salários acima de R\$ 5.000, o perfil do usuário do VLT evidencia que tal meio de transporte seja efetivamente acessível como foram os bondes de outrora. Portanto, essa reaproximação entre CBD e Zona Portuária demonstra ser resultado da “unificação” técnica desse espaço, não de

²⁵ Informações extraídas da RAIS de 2019 e organizadas pelo Instituto Pereira Passos (IPP) na tabela “Número de empregos, por grau de instrução, segundo faixas salariais – Município do Rio de Janeiro – 2019”. Disponível em: < <https://www.data.rio/datasets/n%C3%BAmero-de-empregos-por-grau-de-instru%C3%A7%C3%A3o-segundo-as-faixas-salariais-no-munic%C3%ADpio-do-rio-de-janeiro-entre-2001-2019>>. Acesso em 27 de março de 2021.

sua “união” (SANTOS, 2013), outro aspecto dessa unificação se dá pela construção dos edifícios corporativos com seus conteúdos atualizados em técnica e nos serviços que eles abrigam, dessa maneira se revela um espaço da modernização criado por pontos e linhas.

Milton Santos (2012a), também nos explica que são estes nexos constituídos pela existência das verticalidades – isto é, “pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia” (SANTOS, 2012a, p. 284) – que ampliam a fragmentação do espaço geográfico por retirar do lugar a “capacidade de gestão da vida local” (SANTOS, 2012a, p. 285). Este processo, ainda que tenha sua origem nos países desenvolvidos acaba tendo sua repercussão na cidade a partir de sua reestruturação, “as novas divisões do trabalho vão, sucessivamente, redistribuindo funções de toda ordem sobre o território, mudando as combinações que caracterizam cada lugar e exigindo um novo arranjo espacial” (SANTOS, 2012b, p. 121).

Na Zona Portuária, como veremos, esta nova divisão do trabalho se conjuga com a terciarização, de modo que até o momento são os serviços especializados os únicos a se instalarem nessa área em função das novas infraestruturas e seu novo conteúdo que já não é mais o da antiga periferia do centro, marcada pelas formas cristalizadas e seus conteúdos resistentes (RABHA, 1984), mas certamente essa nova centralidade também não representa em termos de forma e conteúdo algo semelhante àquelas centralidades terciárias destacadas por Pacheco (1998; 2009; 2012) em suas pesquisas – são elas: Avenida Rio Branco, Barra da Tijuca e Botafogo.

Objetivando compreender melhor a posição de nosso recorte espacial dentro da atual divisão do trabalho do Rio de Janeiro, apresentaremos a seguir os resultados de nossa pesquisa, na qual qualificamos os serviços que passaram a se localizar nos novos edifícios empresariais construídos nesta porção Área Central (Imagem 1), identificando quais “categorias de serviços” (GETER, 2013) são mais presentes e o que isso pode significar em termos de reestruturação urbana, isto é, de um processo que não é meramente evolutivo, mas que em verdade representa uma sequência de rupturas e continuidades conforme nos ensinou Soja (1993).

Cabe, também, dizer que esta pesquisa buscou boa parte de seus dados nos sites das empresas, em jornais e em anuários. As variáveis que procurávamos eram aquelas que nos informavam suas atividades desenvolvidas, os clientes das empresas pesquisadas e o rendimento para definição de seu porte. A maneira como nós buscamos definir o porte das

empresas está atrelado à classificação estabelecida pelo BNDES²⁶, qual seja: Microempresa, renda bruta igual ou menor que R\$ 360 mil; Pequena empresa, renda bruta entre R\$360 mil e R\$ 4,8 milhões; Média empresa, renda bruta entre R\$ 4,8 milhões e R\$ 300 milhões; Grande empresa, renda bruta maior que 300 milhões. A partir dessas informações buscamos dar conta de apresentar as relações políticas e econômicas que elas estabelecem com o espaço.

Imagem 1 – Edifícios empresariais construídos após 2009 na Zona Portuária do Rio de Janeiro



Edifício Nova L'Oréal



Edifício Vista Guanabara



Edifício Aqwa Corporate



Edifício Novacaais



Edifício Port Corporate

Fonte: Google Imagens.

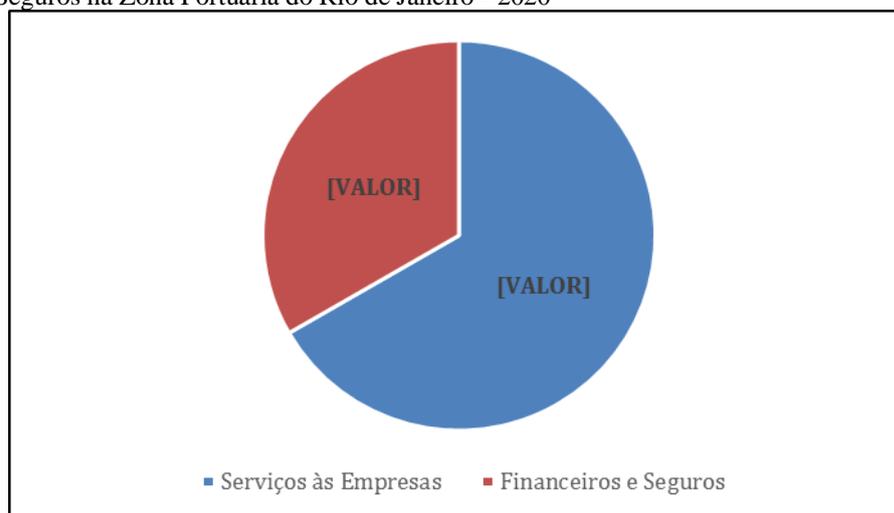
2.2 Os novos serviços e a nova divisão do trabalho na Zona Portuária

Dentro do conjunto de firmas identificadas nos edifícios em que nossa pesquisa se propôs a observar, conseguimos identificar a preponderância de firmas da categoria de Serviços às Empresas (ver Gráfico 1), esta categoria se coloca com grande importância no mundo dos serviços por agrupar firmas que em suas práticas desenvolvem as mais diversas

²⁶ Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/guia/porte-de-empresa>>. Acesso em 27 de março de 2021.

atividades e fornecem insumos para os diferentes setores da economia, portanto esta categoria de serviços ao mesmo tempo que nos permite propor categorizações mais amplas, ela também nos permite fazer análises mais detalhadas, uma vez que em seu interior ela é bastante heterogênea.

Gráfico 1 – Percentual de empresas da categoria de Serviços às Empresas e Financeiro e Seguros na Zona Portuária do Rio de Janeiro - 2020



Fonte: CDURP, 2020. Site das empresas, 2020. GETER, 2013. Organizado pelo autor, 2020.

A categoria de Serviços às Empresas vem se complexificando cada vez mais desde o último quartel do século passado, Jiménez e Urtilla (1992), por exemplo, mencionam que os serviços e mais precisamente os Serviços às Empresas ganharam certa complexidade e isso implicou em dificuldades no momento de fazer qualquer tipo de delimitação de suas atividades. Nas palavras dos autores

um problema de certa envergadura reside em definir as categorias de atividades como serviços aos produtores, posto que o critério de destinatário final não deixa a fronteira nítida. Muitas empresas de serviços atendem simultaneamente tanto a demanda intermediária, como a final (JIMÉNEZ e URTILLA, 1992, p. 12).²⁷

Tal problemática, como mencionamos no capítulo anterior, também foi discutida por autores como Allen (1988) que afirma ser um problema mais conceitual do que técnico definir os limites entre serviços ao produtor e ao consumidor, segundo este autor essa dificuldade se apresenta pois os

diferentes tipos de serviços estão envolvidos nos diferentes tipos de atividade econômica e se relacionam com a economia de maneiras diferentes. Enquanto a

²⁷ No original: “Un primer problema de cierta envergadura estriba en definir las categorías de actividades como servicios a los productores, puesto que el criterio del destinatario final no deja la frontera nítida. Muchas empresas de servicios atienden simultáneamente tanto a la demanda intermedia, como a la final.”

produção de bens se restringe à esfera da produção, a produção de serviços ocorre tanto na esfera da produção quanto na esfera da circulação (ALLEN, 1988, p. 19).²⁸

Para Britton (1990) a dificuldade em se encontrar a melhor conceituação para o papel dos serviços no interior do sistema de produção e acumulação estava vinculada à complexidade que o sistema econômico passava a assumir com as novas tecnologias, uma vez que estas modernizações permitiram que houvesse um rompimento entre as correspondências mais simples de uma indústria com o produto, o mercado e a empresa, sobretudo a partir do advento das grandes corporações, pois como o autor nos explica

as grandes corporações abrangem várias indústrias e funções de produção ao mesmo tempo e, ao fazê-lo, vinculam as condições técnicas e sociais de produção (diversas ocupações e forças de trabalho, formas e extensão da competição, rede de insumos e produtos, fontes de compradores e vendedores) que variam muito além das práticas comerciais tradicionais e das concepções acadêmicas da estrutura industrial. Essa realidade do mercado levanta questões importantes sobre o papel e a função dos serviços nessas unidades de acumulação, especialmente em um período de rápida reestruturação industrial e condições competitivas alteradas. (BRITTON, 1990, p. 530).²⁹

Wood (2002), acrescenta e nos diz que as tecnologias – sobretudo as de informação e de comunicação – são importantes, mas que não há nada de efetivamente novo nesse tipo de afirmação, pelo menos não suficientemente novo para explicar a economia de serviços emergente. Para Wood (2002, p. 110)

na prática, portanto, a economia moderna parece mais bem caracterizada, não pelo desenvolvimento das TICs (Tecnologias de Informação e Comunicação), mas pela próxima interconexão do mercado e as mudanças tecnológicas, e a complexidade da divisão do trabalho necessária para sustentá-la.³⁰

Lipietz (1986), ao descrever como o terciário possui ligações muito mais diretas com o desenvolvimento do capitalismo em sua perspectiva genealógica – isto é, das divisões sociais do trabalho – do que com a simples transferência da mão de obra industrial para o setor de serviços, nos oferece a seguinte explicação de como o terciário se desenvolve no interior dos

²⁸ No original: “Different types of service industry are involved in different types of economic activity and relate to the economy in different ways. Whereas goods production is restricted to the sphere of production, service production occurs within both the sphere of production and the sphere of circulation”.

²⁹ No original: “Large corporations straddle several industries and production functions at once, and in doing so link technical and social conditions of production (diverse occupations and labour forces, forms and extend of competition, network of inputs and outputs, sources of buyers and sellers) that range far beyond traditional commercial practices and academic conceptions of industrial structure. This reality of the marketplace raises important questions regarding the role and function of services in these units of accumulations, especially in a period of rapid industrial restructuring and altered competitive conditions”.

³⁰ No original: “In practice therefore, the modern economy appears to be best characterized, not by ICT developments, but by the close interconnectedness of Market and technological changes, and the complexity of the divisions of labour required to sustain this”.

processos de valorização de capitais. Nas palavras do autor o processo ocorre a partir da ampliação da mão de obra assalariada³¹ e depois pela

explosão das próprias funções do capitalismo: contratar, comandar, vender, acumular. Emergência, ao lado da função industrial, das funções financeiras, comerciais, que podem ser autonomizar completamente (banco, comércio etc.) ou permanecer incluídas nas empresas industriais (LIPIETZ, 1986, p. 5).

Esta contribuição de Lipietz (1986) no que se refere ao terciário que pode se autonomizar ou permanecer no interior da indústria é bastante importante para nossa pesquisa, ela converge, inclusive, na direção de outra importante contribuição, que é a de Jiménez e Urtilla (1992) quando eles explicam o que são os serviços internos, mistos e puros. Segundo os autores

a provisão de serviços aos produtores se realiza sob formas que sucintamente convém rever para uma cabal apreensão dos processos espaciais. Em primeiro lugar tais serviços incluem. a) Uma fração de atividades desenvolvidas no seio de empresas fundamentalmente industriais, para o uso exclusivo delas mesmas, que constituem os chamados serviços internos relacionados (administração, gestão, análise etc.). b) Outra fração integrada por empresas mistas (de serviços e manufaturas) que prestam serviços a outras (caso corrente de empresas de informática). E c) um último grupo de firmas puras de serviços dedicadas ao mercado. As estatísticas tendem a refletir bem a última, porém não as duas primeiras categorias, tendo em conta o critério utilizado (unidades empresariais indivisíveis atribuídas segundo a atividade produtiva principal).³²

Nos chama atenção, neste primeiro momento, sobretudo esta classificação de “serviços internos”, uma vez que alguns destaques de nossa pesquisa empírica acerca dos serviços vinculados ao atual processo de terciarização na Zona Portuária do Rio de Janeiro não apareceriam necessariamente nas estatísticas do setor terciário, entretanto as atividades desenvolvidas nos edifícios em que fizemos nossa pesquisa revelam que apesar de serem

³¹ O autor explica tal crescimento da mão de obra terciária pela divisão do trabalho e nas palavras do próprio autor: “Não há transformação em terciário do antigo pequeno burguês e do campesinato. Há, de um lado, regressão das formas pré ou arcaicas; de outra parte, segundo três eixos ligados às leis da divisão do trabalho segundo e sob as relações capitalistas, tais como nós a expusemos mais acima: - a divisão “manufatureira” do trabalho autonomiza, no próprio interior das empresas do setor secundário, as funções intelectuais; - a divisão social do trabalho autonomiza, relativamente a essas empresas, as atividades terciárias em um setor terciário; - a acumulação capitalista em geral, e mais particularmente este processo de divisão do trabalho, exigem o desenvolvimento de um setor especialmente afetado à reprodução ampliada das condições exteriores gerais do desenvolvimento capitalista (administração, saúde e ensino, etc.) (LIPIETZ, 1986, p.14).

³² No original: “La provisión de servicios a los productores se realiza bajo unas formas que sucintamente conviene reseñar para una cabal aprehención de los procesos espaciales. En primer lugar tales servicios incluyen. a) Una fracción de actividades desarrolladas en el seno de empresas fundamentalmente industriales, para el uso exclusivo de las mismas, que constituyen los llamados servicios ligados internos (administración, gestión, análisis, etc.). b) Otra fracción integrada por empresas mixtas (de servicios y manufaturas) que prestan servicios a otras (caso corriente de empresas de informática). Y c) un último grupo de firmas puras de servicios dedicadas al mercado. Las estadísticas suelen reflejar relativamente bien la última, pero no las dos primeras categorías, habida cuenta de criterio utilizado (unidades empresariales indivisibles asignadas segundo la actividad productiva principal).”

empresas industriais, na Zona Portuária encontramos os seus serviços internos ligados aos setores de gestão, como é o caso da Enel, Nissan, L'Óreal, Granada, Oderbrecht e Tishman Speyer. Sendo assim, não são meros apêndices das firmas, são serviços fundamentais aos seus respectivos processos produtivos.

Foram identificadas dezesseis empresas da categoria de Serviços às Empresas e oito da categoria de serviços Financeiros e Seguros. Portanto, das vinte e quatro empresas identificadas 66,7% são Serviços às Empresas, enquanto 33,3% são Serviços Financeiros e Seguros, conforme já pudemos observar no Gráfico 1.

Esses dados a princípio poderiam nos fazer pensar que há uma grande homogeneidade de serviços, todavia os Serviços às Empresas como mencionamos acima possuem certa diversidade em seu interior, diferente da categoria de serviços Financeiros e Seguros, esta sim possui pouca diversidade em sua presença nos edifícios pesquisados, limitando-se a dois bancos e seis seguradoras, conforme podemos identificar no esquema representado pela Figura 1.

Figura 1 – Esquema com a distribuição das empresas segundo suas categorias de serviços e ramos de atuação

Serviços às Empresas		Financeiros e Seguros	
Ramos de atuação	Empresa	Ramos de atuação	Empresa
Energético	{ Enel	Financeiro	{ Caixa Econômica Federal; BoCom BBM
Construção	{ Odebrecht; Tishman Speyer		
Cosméticos	{ Granado; L'Oréal	Seguros	{ Bradesco Seguros; Icatu Seguros; OdontoPrev; Unimed - Rio; Amil Seguros; Generali
Automobilístico	{ Nissan		
Consultoria	{ Fábrica de Startup; Clube do Empreendedor; Previa Factoring		
Advocacia	{ Tauil e Chquer Advogados; Licks Attorneys; M.J. Alves e Burle Advogados; Gameleira, Pelágio, Fabião e Bessani Sociedade de Advogados		
Turismo	{ Alatur		
Tecnologia	{ B2W		

Fonte: CDURP, 2020. Site das empresas, 2020. GETER, 2013. Organizado pelo autor, 2020.

Para detalhar melhor faremos na sequência uma apresentação das empresas identificadas e as justificativas metodológicas para o uso das categorias de serviços.

2.2.1 As corporações e seus serviços internos

As corporações se tornaram-se ao longo do século passado um dos mais importantes agentes econômicos e políticos do mundo, sendo capazes de organizar toda a cadeia produtiva e o espaço necessário ao seu desenvolvimento, segundo Corrêa (1991, p. 33)

na fase atual do capitalismo são as grandes corporações com múltiplas atividades e localizações que desempenham o principal papel de reorganização do espaço: constituem elas agentes fundamentais da gestão do território, exercendo poderoso controle sobre a organização espacial e sua dinâmica

Dentro das corporações que identificamos em nossa pesquisa, começaremos falando sobre a Enel, multinacional italiana do setor energético que atua em toda cadeia elétrica e foi ranqueada na posição 119 no ranking das 500 maiores empresas do Brasil em 2020 no anuário da Revista Exame³³. Deste volume do anuário devemos destacar as vendas líquidas da empresa³⁴ no referido ano, elas somaram R\$ 6.035 bilhões de reais, portanto essa é uma empresa de grande porte que passou a se localizar em nossa área de estudo, trocando o município de Niterói pelo bairro da Gamboa na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

Classificamos esta empresa do setor energético na categoria de Serviços às Empresas, pois como foi dito acima por Britton (1990) hoje com o advento das grandes corporações a indústria passa a ter uma maior abrangência em suas ações, indo mais além de sua função produtiva e desenvolvendo endogenamente atividades que ampliam suas condições técnicas e sociais de produção, no caso da referida multinacional – que apesar de não ser uma indústria – devemos salientar que ela também atua nas diversas frentes da produção e distribuição, envolvendo em seu interior o que Lipietz (1986) chama de “atividade terciária” ou Jiménez e Urtilla (1992) chamam de “serviços internos”, isto é, serviços de gestão, pesquisa e desenvolvimento, tecnologia da informação, recursos humanos, engenharias etc. Nesse sentido, ao pensarmos em nível do método e das categorias de serviços do GETER, acreditamos que nossa categorização da sede da Enel na Zona Portuária esteja feita de maneira adequada, uma vez que nela são desenvolvidos os serviços internos ligados a gestão, organização e comando da empresa.

Outras empresas recém-chegadas na Zona Portuária também podem receber a mesma classificação de Serviços às Empresas, por serem igualmente grandes corporações e por estarem desenvolvendo em nosso recorte espacial seus serviços internos (JIMÉNEZ E URTILLA, 1992), portanto, atividades terciárias ligadas à organização de sua produção. Este é o caso da Odebrecht, Tishman Speyer, L’Óreal, Granado e Nissan.

A Odebrecht e a Tishman Speyer são empresas que atuam nos ramos da construção civil e do mercado imobiliário. Estas duas, sobretudo, no caso concreto do Rio de Janeiro e de sua Zona Portuária são importantes “agentes sociais produtores do espaço” (CORRÊA, 1995)

³³ Exame: Edição Maiores e Melhores – 2020, 25 de novembro de 2020.

³⁴ Aqui devemos fazer um destaque, pois mesmo que metodologicamente tenhamos dito que a definição do porte das empresas esteja atrelada aos critérios estabelecidos pelo BNDES a partir da receita bruta das empresas, o anuário da revista Exame nos mostra apenas os valores relativos às vendas líquidas. Entendemos que isto não seja um impeditivo para o uso desses números, uma vez que o valor dessas vendas líquidas representa o valor obtido pelas empresas após a subtração de seus gastos operacionais sobre suas receitas brutas, por isso entendemos que não seja necessário desconsiderar os dados disponíveis no ranking desde que seu uso seja feito com a devida atenção e mediante a esta advertência ao leitor.

que tiveram ao longo dos últimos anos muita influência sobre a organização e (re)construção de nossa área de estudo, segundo Corrêa (1995) a ação dos agentes sociais é sempre concreta e tem sua complexidade ligada às necessidades das relações de produção, nas palavras do autor

a complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade (CORRÊA, 1995, p. 11).

A Odebrecht, por exemplo, além de ser a responsável pela construção de três edifícios³⁵, da instalação da rede de VLTs e da gestão da empresa VLT Carioca, ela também se consolidou por suas relações com os grupos políticos que vêm dominando a gestão do estado do Rio de Janeiro e sua capital. Este vínculo político se tornou ainda mais evidente com a estruturação da Concessionária Porto Novo, uma parceria público-privada – composta por Odebrecht, Carioca Engenharia e pela construtora OAS – que passou a ser responsável pela gestão territorial da Zona Portuária. Em razão do atual contexto de deterioração da economia brasileira e, por conseguinte, das relações entre empresas e Estado, se observou no caso da Zona Portuária do Rio de Janeiro uma grande redução no volume de investimentos em obras e na manutenção da infraestrutura já construída. A Odebrecht que atualmente vive uma recuperação judicial vem buscando devolver para a prefeitura parte dos serviços ligados à manutenção dos túneis e da limpeza urbana, revelando a fragilidade do Consórcio Porto Novo.

A Tishman Speyer, igualmente, já deixou sua marca na produção do espaço, seja pelos edifícios Aqwa Corporate e Port Corporate, seja por sua atuação em outra importante porção do Centro do Rio de Janeiro, como é o caso da área da esplanada de Santo Antônio ou como Barros (2016) nomeou em sua tese doutoral, na “cidadela empresarial de Santo Antônio”³⁶. Conforme nos explica o autor, a Tishman Speyer é um dos atuais agentes que vêm atuando sobre a Área Central, neste caso específico sua presença se fez a partir da construção da Ventura Corporate Tower na Avenida República do Chile, logradouro onde também se

³⁵ Os edifícios são: Edifício Novocais do Porto, Edifício Praia Formosa e Porto Atlântico. O primeiro é abordado nesta dissertação e os outros não entram nesta pesquisa pois encontram-se vazios. O Praia Formosa, inclusive, encontra-se inacabado até o momento.

³⁶ Barros (2016) inspira-se em Peter Marcuse e Mike Davis para referir-se à esplanada de Santo Antônio como “cidadela empresarial de Santo Antônio, segundo o autor estas referências o permitiram compreender os padrões de aglomeração populacional e empresarial nas metrópoles de modo que o espaço produzido “passa a ser murado, vigiado e controlado por agentes poderosos” (BARROS, 2016, p. 16).

localizam as sedes da Petrobras e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Para Barros (2016, p. 151) a ação do capital financeiro “especialmente na cidadela empresarial de Santo Antônio, deve ser entendida pela aliança de interesses entre o mercado imobiliário e o poder público, que através de ‘ajustes espaciais’, procuram viabilizar a renovação urbana”.

Na Zona Portuária, lugar histórico, palco de importantes modernizações e da inserção do Brasil na divisão internacional do trabalho desde o período colonial, observa-se um movimento deste capital financeiro aliado do mercado imobiliário sobre um terreno marcado pela inércia, revelando aquilo que Pacheco (2020a) apontou quando nos disse que o porto do Rio de Janeiro “sombra do que foi, assume valor de troca pelo que representa em tempos de possibilidades de renovação da frente marítima, mediante ‘acumulação por espoliação’, como conceitua Harvey³⁷” (PACHECO, 2020a, p. 20). A autora tem razão ao afirmar que é a acumulação por espoliação um dos processos que se desdobram no interior do projeto Porto Maravilha, afinal o que se vê é a valorização de um espaço que foi adquirido a custos muito baixos, revelando precisamente aquilo que foi dito por Harvey (2004, p. 124) sobre esta forma de acumulação, especificamente quando o autor escreve que aquilo que a acumulação por espoliação faz é “liberar um conjunto de ativos (incluindo força de trabalho) a custo muito baixo (e, em alguns casos, zero)”, pois assim “o capital sobreacumulado pode apossar-se desses ativos e dar-lhes imediatamente um uso lucrativo”.

A Granado e a L’Óreal, empresas do setor de cosméticos, além de possuírem grande força na produção industrial de seus produtos, também se constituem em importantes empresas ligadas às categorias dos Artigos Pessoais ou de Saúde e Estética. No entanto, dentro do atual contexto de complexificação dos serviços pela vasta extensão de atividades que se desenvolvem no interior das empresas multinacionais, estas duas firmas levaram para a Zona Portuária os conteúdos de sua própria divisão do trabalho ligados aos Serviços às Empresas.

Demonstra-se aqui algo que era apontado por Marx como uma “divisão manufatureira do trabalho”, isto é, a divisão do trabalho no interior da própria produção, isto aponta o

³⁷ Harvey (2004) diz que a acumulação por espoliação é uma estratégia do capital resolver o problema da sobreacumulação, nas palavras do autor: “Assim sendo, como a acumulação por espoliação ajuda a resolver o problema da sobreacumulação? A sobreacumulação, lembremos, é uma condição em que excedentes de capital (por vezes acompanhados de excedentes de trabalho) estão ociosos sem ter em vista escoadouros lucrativos. O termo-chave aqui é, no entanto, excedentes de capital. O que a acumulação por espoliação faz é liberar um conjunto de ativos (incluindo força de trabalho) a custo muito baixo (e, em alguns casos, zero). O capital sobreacumulado pode apossar-se desses ativos e dar-lhes imediatamente um uso lucrativo” (HARVEY, 2004, p. 124).

avanço da técnica e da sociedade, uma vez que há nesse processo uma relação dialética entre divisão manufatureira do trabalho e a divisão do trabalho no interior da sociedade, segundo Marx

Como a produção e a circulação de mercadorias é o pressuposto geral do modo de produção capitalista, a divisão manufatureira do trabalho requer uma divisão do trabalho amadurecida até certo grau de desenvolvimento no interior da sociedade. Inversamente, por efeito retroativo, a divisão manufatureira do trabalho desenvolve e multiplica aquela divisão social do trabalho (MARX, 2011, p. 531).

A sede da Granado que hoje ocupa dois andares do edifício Vista Guanabara deslocou os trezentos funcionários de sua antiga localização no Centro (na Rua da Assembleia). Em matéria publicada no Valor Econômico no dia 26 de janeiro de 2020 pode-se compreender com mais clareza a extensão das atividades desta empresa, seja em termos de divisão do trabalho, seja em termos de sua rede e seus fluxos. A matéria apresenta de maneira bastante definida os três eixos principais de atuação da empresa. No eixo ligado ao setor de varejo o presidente da Granado afirmou que havia no ano de 2020 o interesse em investir R\$ 60 milhões em lojas próprias, hoje como seu próprio site informa são 79 lojas no Brasil (Quadro 2), três na França e uma em Portugal.

Quadro 2 – Número de lojas Granado por estados brasileiros (continua)

Estado	Nº de lojas
São Paulo	26
Rio de Janeiro	17
Minas Gerais	5
Paraná	5
Bahia	4
Brasília	3
Pernambuco	3
Ceara	2
Rio Grande do Sul	2
Santa Catarina	2
Goiás	2
Quadro 2 – Número de lojas Granado por estados brasileiros (conclusão)	
Alagoas	1
Amazonas	1
Espírito Santo	1

Maranhão	1
Mato Grosso	1
Mato Grosso do Sul	1
Pará	1
Rio Grande do Norte	1
Sergipe	1

Fonte: Site da Granado, 2021.

Esta última informação nos ajuda a introduzir o segundo eixo de atuação que é ligado a internacionalização e diversificação da marca, este processo vem se desenvolvendo há alguns anos e está ligado tanto à venda de parte de suas ações para a empresa espanhola Puig, com objetivo de entrar no mercado europeu, quanto à ampliação do setor de marketing da empresa, este que é localizado junto da diretoria no edifício Vista Guanabara. O terceiro eixo que gostaríamos de mencionar é vinculado ao caráter produtivo da empresa, pois o grosso do faturamento da Granado é proveniente da produção e distribuição de sua fábrica de sabonetes, localizada no município de Japeri na Região Metropolitana do Rio de Janeiro para farmácias e supermercados de todo Brasil.

O caso da L'Óreal é também muito significativo, porque além de ser uma multinacional que passa a ter sua sede brasileira na Zona Portuária ela também construiu seu próprio edifício, deslocando seus serviços internos para dezesseis dos vinte e dois andares do edifício Nova L'Óreal, assim como uma gama de serviços prestados pela L'Óreal que vão além de suas funções organizacionais, por exemplo, há cursos de formação de profissionais cabeleireiros, manicures, esteticistas e afins.

Portanto, mais do que as outras empresas pesquisadas neste caso há uma relevante relação entre a torre construída e o conteúdo da empresa. Não por acaso foi publicado em seu site, por ocasião da inauguração do prédio, uma matéria intitulada “Modernidade, integração e sustentabilidade: Conheça a nova casa da L'Óreal no Brasil”³⁸ que em seu texto continham frases como “nova sede atende padrões internacionais de qualidade” ou “ser mais sustentável, mais inovador, mais digital e mais consciente é um compromisso de desenvolvimento que envolve toda as áreas de atuação da empresa no Brasil. O projeto do prédio nasceu, há cinco anos, da necessidade de trazer esses conceitos para o espaço físico”. Revela-se assim os elementos daquilo que Santos (2012a) denominou de “tecnosfera” e “psicosfera”, que apesar

³⁸ Disponível em < <https://www.loreal.com/pt-br/brazil/news/grupo/modernidade-integracao-e-sustentabilidade-conheca-a-nova-casa-da-loreal-no-brasil/>>. Acesso em: 1 de março de 2021.

de serem redutíveis uma à outra, também podem ser distinguidas em termos teóricos. A primeira refere-se ao meio técnico que sucessivamente se adapta “aos mandamentos da produção e do intercâmbio e, desse modo, frequentemente traduz interesses distantes [...] aderindo ao lugar como uma prótese” (SANTOS, 2012a, p. 256), de modo que a psicosfera é o “reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido [...] fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário” (SANTOS, 2012a, p. 256).

Por fim, a Nissan foi a última empresa identificada e categorizada como as demais acima, ou seja, podemos inserir-la na categoria dos Serviços às Empresas, porque afinal o que temos hoje localizado na Zona Portuária do Rio de Janeiro são suas atividades de gestão e comando. Nesse sentido, é importante ressaltar que a Nissan foi uma das primeiras empresas a instalar sua sede em nossa área de estudo, de modo que ela também é a única dentre todas as empresas pesquisadas que fez um deslocamento interno, deixando o edifício Porto Brasilis na Rua São Bento nas imediações da Praça Mauá para o edifício Nova L’Óreal no bairro da Saúde.

A presença da sede da Nissan revela algo bastante significativo para compreendermos a inseparabilidade entre a economia política da urbanização e a economia política da cidade, conforme dissemos no capítulo 1, uma vez que contemporaneamente o processo global de produção passa a ter na cidade o centro das decisões econômicas, políticas e sociais, lançando sobre os espaços distantes por onde se distribuem os instrumentos do trabalho e da produção os imperativos da urbanização. Acerca desta relação Milton Santos assevera que “há, portanto, uma relação de causa e efeito recíprocos entre a cidade, como ela se organiza materialmente, e a urbanização, como ela se faz” (SANTOS, 2012b, p.114). Afirmamos isso, pois a condição definitiva para que a Nissan se instalasse no Zona Portuária do Rio de Janeiro em 2013 foi a simultânea construção de sua fábrica no município de Resende no Vale do Paraíba, nas palavras do então presidente da empresa no Brasil “o que nos trouxe até aqui [ao Rio de Janeiro e a Zona Portuária] foi a fábrica”³⁹, pensando na relação de causa e efeito recíprocos mencionado por Santos (2012b) devemos salientar que se a fábrica levou a sede da Nissan à Zona Portuária, é o comando exercido por esta sede sobre sua produção que movimenta a urbanização vivida em Resende, segundo reportagem do Valor Econômico do

³⁹ Valor Econômico, 05 de março de 2013. Disponível em: < <https://valor.globo.com/brasil/coluna/no-jogo-dos-carros-governo-do-rio-quer-o-segundo-lugar.ghtml>>. Acesso em: 15 de março de 2021.

dia 05 de março de 2013 houve uma valorização imobiliária⁴⁰ na cidade, o que incluiu a venda de lotes residenciais e a construção de shopping center.

No ano de 2020 ela também esteve presente no ranking das maiores empresas do Brasil segundo o anuário da Revista Exame, o valor líquido de suas vendas foi de R\$ 5.974 bilhões de reais. Mais ainda, a construção da fábrica da Nissan em território fluminense e a centralização de sua organização na Zona Portuária alterou também a posição do Brasil frente aos vizinhos da América Latina, uma vez que o país deixou de importar carros desta marca (produzidos anteriormente no México) e passou a exportá-los, dados do anuário dão conta de nos mostrar que em 2020 o volume de exportações representou 11,4% das vendas.

2.2.2 As empresas de consultoria: a participação do setor tecnológico na nova divisão do trabalho

As empresas de consultoria identificadas foram apenas o Clube do Empreendedor e a Fábrica de Startups, além da consultoria financeira Previa Facturing. A Fábrica de Startups se apresenta em seu site, como uma “aceleradora corporativa que desenvolve inovação para grandes empresas a partir de startups”⁴¹, curiosamente estas empresas são as únicas representantes do grupo de atividades para o qual o Porto Maravilha em seus primeiros momentos foi concebido. Vale lembrar que no ano de 2015 a Prefeitura do Rio de Janeiro em parceria com a CDURP lançou o chamado Distrito Criativo do Porto⁴², cujo objetivo era

⁴⁰Mais detalhes sobre o que a matéria chama de “onda de valorização imobiliária” podem ser identificados no trecho a seguir: “Resende também não foge à onda de valorização imobiliária, natural nas cidades em expansão. Até o chefe da guarda municipal assustou-se, certa vez, ao ver um grupo de pessoas passar a noite inteira no centro da cidade. Pensou que eram ciganos e melhor avisar o prefeito. Na verdade, era uma fila de candidatos à compra de lotes de um novo condomínio, o Terras de Alphaville. Paulo Sampaio, dono da imobiliária onde se formou a fila diz que na manhã de lançamento da primeira fase do condomínio foram vendidos 75% dos 436 lotes. Na segunda fase, há três meses, a procura foi maior: ‘Vendemos tudo em cinco horas’”. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/coluna/no-jogo-dos-carros-governo-do-rio-quer-o-segundo-lugar.ghtml>>. Acesso em: 15 de março de 2021.

⁴¹Fábrica de Startups Brasil. Disponível em <<https://www.fabricadestartups.com.br/>>. Acesso em 09 de março de 2021.

⁴²A prefeitura do Rio de Janeiro noticiou em seu site a criação do Distrito Criativo do Porto e em um dos trechos da notícia eles mostram, inclusive, que tal projeto se inspira em modelos internacionais, conforme pode ser visto neste trecho: “Impulsionada pelo maciço investimento e pela revitalização, a Região Portuária apresenta condições de reproduzir o sucesso de Barcelona, Miami e Eindhoven, estimulando a geração de empregos, a ocupação do espaço urbano e a indústria criativa. Com base em quatro eixos – negócios, infraestrutura, capacitação e cultura –, o Distrito Criativo do Porto pretende unir diversos segmentos, com objetivo de promover

tornar a economia ligada à tecnologia, empreendedorismo e cultura no motor para o desenvolvimento local. O projeto não prosperou e hoje pouco se fala sobre o distrito.

O Clube do Empreendedor está localizado no térreo do Edifício Novocais e, segundo seu próprio site, seu objetivo é o de fomentar conexões e novos negócios entre os participantes por meio dos serviços de consultoria. Hoje essa empresa presta serviço a outras seis mil empresas ou empreendedores que para receberem o suporte para seus negócios devem se associar ao clube por meio de três planos anuais que variam entre categorias que custam R\$ 927,70 ao mês para o plano mais barato e R\$ 970,92 ou R\$ 1.000,00 mensais para os planos mais caros.⁴³

Outro aspecto que entendemos ser importante para nossa pesquisa se refere ao tipo de conexões que são estabelecidas entre as empresas, de modo que assim possamos evidenciar os elementos que conformam a terciarização contemporânea na Zona Portuária. O Clube do Empreendedor, por exemplo, oferece em seu site a possibilidade para aqueles que são associados de entrar em contato com toda a rede de outros membros do clube para que novos negócios sejam feitos ou para que as empresas ofereçam mais facilmente seus serviços (Imagem 2), revelando aquilo que Silveira (2015) explica quando afirma que o crescimento do circuito superior da economia urbana cresce por “autopropulsão”.

a oportunidade de negócios”. Disponível em < <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=5521161>>. Acesso em 09 de março de 2021.

⁴³ Informações disponíveis no site do Clube do Empreendedor. Disponível em <<https://clubempreendedor.org/loja/>>. Acesso em 03 de março de 2021.

Imagem 2 – Site do Clube do Empreendedor com o conjunto de relações que podem ser estabelecidas entre empresas associadas



Fonte: Site do Clube do Empreendedor, 2021.

A fragmentação, nesse sentido, é facilmente observada, afinal a empresa sequer demanda de muito espaço no edifício em que está localizada e pelo tipo de serviço que oferece também não depende de uma oferta local. Entretanto, devemos aqui referenciar o espaço e a técnica que em total simbiose criam a condição material para que este tipo de atividade se realize, revelando o grau de divisão do trabalho presente. Mostra-se assim, um pouco do caráter do atual processo de modernização na Zona Portuária, onde poucas empresas ocupam alguns poucos edifícios para se reproduzirem e mesmo assim elas são capazes de criar desordem ao exigirem suas condições de reprodução. Para Santos (2009, p. 114),

legitimada pela ideologia do crescimento, a prática da modernização cria, no território, como um todo e em particular nas cidades, os equipamentos, mas também as normas indispensáveis à operação racional vitoriosa das grandes firmas, em detrimento das empresas menores e da população como um todo.

A outra firma de consultoria é a Fábrica de Startups, uma empresa portuguesa que além de operar no Rio de Janeiro também possui sede na China. Entre seus principais clientes constam outras grandes empresas do ramo de petróleo e gás, dos planos de saúde, financeiro,

da engenharia, do setor imobiliário, energético, dos cosméticos, varejo, comunicação e algumas instituições supranacionais, como pode ser visto no Quadro 3.

Quadro 3 – Clientes atendidos pelos serviços da Fábrica de Startups - 2020

Clientes	Ramo de atuação	Origem
Shell	Petróleo e Gás	Holanda
SBM Offshore	Petróleo e Gás	Holanda
Supergasbras	Petróleo e Gás	Brasil
Qualicorp	Planos de Saúde	Brasil
Unimed-Rio	Planos de Saúde	Brasil
Bank of Communications BBM	Financeiro	China e Brasil
Stone	Financeiro	Brasil
Subsea 7	Engenharia	Luxemburgo
Aliansce Sonae	Administração Imobiliária	Brasil
Light	Energético	Brasil
L'Óreal	Cosmético	França
Hortifruti	Varejo	Brasil
O Globo	Comunicação	Brasil
Mercosul AHK (Câmara de Comércio e Indústria Brasil- Alemanha)	Instituição	Brasil e Alemanha
ONU (Programa das Nações Unidas para Desenvolvimento)	Instituição	Estados Unidos da América

Fonte: Fábrica de Startups, 2020.

Esta empresa tinha em 2019 a expectativa de acelerar cerca de 130 empresas por ano, alcançando um faturamento de R\$ 50 milhões a partir de negócios com outras grandes empresas⁴⁴.

Nesse sentido, estas duas empresas configuram-se como um exemplo interessante do que venham a ser os Serviços às Empresas no seu sentido mais puro e mais atual, uma vez que seus serviços servem de insumos para outras empresas aumentarem sua produtividade, afinal “a capacidade de competir para muitas empresas depende cada vez mais da qualidade do conhecimento (serviços de informação) à disposição da gestão”⁴⁵ (BRITTON, 1990, p. 535)⁴⁶.

⁴⁴ O Globo, 10 de novembro de 2019.

⁴⁵ Britton (1990) busca apresentar em seu texto como a economia capitalista moderna tornou interdependente a produção de bens e o setor de serviços, seja pela capacidade técnica que os serviços oferecem às empresas

Assim sendo, seu papel é o de criar melhores condições de produção para outras empresas, reforçando um traço dos serviços observado por Daniels (1989, p. 432), pois para este autor os “serviços não deslocam a manufatura e a manufatura não compete com os serviços, em vez disso cada um reforça o outro”⁴⁷.

Identificamos, também, a empresa de consultoria financeira Previa Factoring e a partir de informações coletadas em seu próprio site conseguimos encontrar elementos que descrevem o tipo de serviço que é prestado e qual é o alvo de sua oferta, foram estas informações que nos permitiram classificar esta empresa dentro dos Serviços às Empresas e não na categoria de serviços Financeiros e Seguros. Em seu site ela afirma ter como alvo de suas operações o “comércio, indústria, varejo e serviços. Micro, pequenas e médias empresas que precisam alavancar seu capital de giro” e ela faz isso a partir da negociação e compra dos chamados fundos recebíveis, isto é, dos créditos que sua empresa cliente tem a receber por meio das vendas feitas a prazo, por exemplo, as parcelas de compras em cartão de crédito ou mesmo do financiamento de imóveis, automóveis e empréstimos estudantis.

Este tipo de negociação representa sinteticamente a compra e venda da dívida de diversas pessoas e firmas. A empresa que vende, consegue antecipar seus lucros, enquanto a empresa que compra, garante por meio da aquisição das dívidas a serem pagas, o lucro futuro. Evidencia-se aqui uma das facetas da loucura da razão econômica na qual estamos inseridos, pois ao adquirir a dívida de terceiros esta empresa está fazendo uma “reivindicação sobre o trabalho futuro dos outros” (HARVEY, 2018, p. 175), portanto, estamos diante da comercialização e do aprisionamento dos indivíduos pelo seu endividamento inevitável, demonstrando o que foi apresentado por Harvey (2018, p. 201) ao escrever que

o futuro já foi anunciado e encerrado (pergunte a qualquer estudante que tenha 100 mil dólares de empréstimo universitário para pagar). A dívida nos aprisiona em certas estruturas de produção futura de valor. A dívida é o meio predileto do capital de impor sua forma particular de escravidão.

em sua produção e gestão, mas também porque as próprias empresas vêm buscando diversificar sua produção buscando alternativas para ampliação ou manutenção de seus rendimentos. O autor exemplifica a partir de alguns casos dentre eles o de um editor que pode obter receita de publicidade (um serviço) ou dos direitos autorais sobre publicações, em vez de vender jornais ou revistas (a mercadoria) apenas. O mesmo poderia acontecer com uma empresa automobilística, que além de produzir os carros também pode possuir cadeias de concessionárias e seus próprios bancos para fornecer crédito aos seus clientes.

⁴⁶ No original: “The ability to compete for many firms is increasingly dependent on the quality of knowledge (information services) at the disposal of management”.

⁴⁷ No original: “Services do not displace manufacturing, and manufacturing does not compete with services, rather they each reinforce the other”

2.2.3 – Os escritórios de advocacia e suas práticas contemporâneas

Finalizando o grupo dos Serviços às Empresas localizados na Zona Portuária, apresentaremos os quatro escritórios de advocacia, quais sejam: Tauil e Chequer Advogados, Licks Attorneys, M.J. Alves e Burle Advogados e o Gameleira, Pelágio, Fabião e Bessani Sociedade de Advogados.

A presença dos escritórios de advocacia no Rio de Janeiro não representa algo novo, eles fazem parte de um conjunto de atividades que enxergam na cidade e, principalmente, em seu centro a localização mais apropriada para seu desenvolvimento, seja pela proximidade com as economias de aglomeração, seja pela proximidade das sedes de empresas.

Pacheco (1998) ao nos explicar como a terciarização da economia, a modernização e a consequente internacionalização da cidade do Rio de Janeiro nos trouxeram a uma realidade em que a

metrópole em reestruturação constitui lugar de concentração de investimentos em atividades que atendem a uma demanda solvável no campo do terciário superior, verdadeiros suportes a empresas constituídos pelos seguros, serviços financeiros, jurídicos, de gestão e consultoria técnica e de recursos humanos, além da infraestrutura informacional e científico-tecnológica. (PACHECO, 1998, p. 2).

Todavia, a pesquisa feita nos sites dos escritórios revela uma tendência importante do contexto em que estamos inseridos. Os serviços oferecidos por estes *bureaus* estão centrados nos ramos de compliance, direito financeiro, investimentos imobiliários, propriedade intelectual e patentes; tal oferta reforça a ideia de que as variáveis da modernização contemporâneas são, as finanças e a informação (SILVEIRA, 2015).

Esta tendência nos indica que os serviços jurídicos ofertados por tais escritórios são importantes suportes ao capitalismo contemporâneo vinculado ao setor financeiro, este que na visão de Harvey (2018) se aproxima da ideia de Hegel de “má infinidade”⁴⁸, na qual os acontecimentos se sucedem até que percamos o seu controle, assim é com o capitalismo contemporâneo, pois

na ausência de qualquer lastro material no ouro, o montante mundial de dinheiro em circulação constitui uma má infinidade. Não passa de um conjunto de números. O capitalismo contemporâneo está aprisionado no interior da má infinidade da acumulação e do crescimento exponencial infundáveis (HARVEY, 2018, p. 172).

⁴⁸ Harvey (2018) também indica que Hegel opõe a ideia de “má infinidade” com a de “infinidade virtuosa”. A primeira está ligada a uma forma de infinidade que em seu constante processo de repetições ultrapassa a capacidade e o conhecimento humano, enquanto a segunda é uma infinidade que em seu movimento contínuo nos permite conhecê-la de antemão, assim como é um círculo ou a fita de Möbius.

Outro aspecto de grande relevância que devemos destacar tem a ver com o desenrolar de acontecimentos recentes, sobretudo aqueles vinculados às operações midiáticas envolvendo agentes da justiça, da política e da economia que trouxeram ao mercado a ideia de que práticas de combate a corrupção geram boa imagem às empresas, conforme revela pesquisa encomendada Câmara Americana de Comércio e divulgada no portal IG Economia⁴⁹ nos mostrando que 59% dos 130 empresários entrevistados passaram a investir em compliance impulsionados, entre outras coisas, pela operação Lava Jato.

Entre as quatro bancas identificadas duas chamam atenção por terem maior projeção e aparecerem em rankings de periódicos jurídicos relevantes, como o The Legal 500, são elas o Tauil e Chequer Advogados e o Licks Attorneys, cabe mencionar que estes escritórios possuem igualmente associações com bancas estrangeiras. Nesse periódico podemos identificar um perfil dos escritórios e quais são os seus principais clientes, em nossa pesquisa identificamos que empresas dos setores energético, financeiro e de ciência e tecnologia possuem certo destaque, conforme mostra o Quadro 4.

Quadro 4 – Clientes atendidos pelos escritórios de advocacia Tauil & Chequer Advogados e Licks Attorneys, 2020 (continua)

Empresa	Ramo de atuação	Origem
Chevron	Energético	Estados Unidos da América
Total S.A.	Energético	França
Petronas	Energético	Malásia
Exxon	Energético	Estados Unidos da América
Barra Energia	Energético	Brasil
Infraero	Infraestrutura	Brasil
EcoRodovias	Infraestrutura	Brasil
Banco Santander	Financeiro	Espanha
Banco Bradesco	Financeiro	Brasil
Banco HSBC	Financeiro	Hong Kong
Quadro 4 – Clientes atendidos pelos escritórios de advocacia Tauil & Chequer Advogados e Licks Attorneys, 2020 (conclusão)		
BTG Pactual	Financeiro	Brasil
Bank of China	Financeiro	China
Celgene	Farmacêutico	Estados Unidos da América
Qualcomm	Ciência e Tecnologia	Estados Unidos da América

⁴⁹ IG Economia, 2017. Disponível em: <<https://economia.ig.com.br/2017-10-20/compliance-pos-lava-jato.html>>. Acesso em: 10 de março de 2021.

Biogen International	Biotecnologia	Estados Unidos da América
FMC Corporation	Química	Estados Unidos da América
Pierre Fabre Médicament	Farmacêutico	França
Syngenta	Química	Suíça

Fonte: The Legal 500, 2020

2.2.4 Os demais Serviços às Empresas

As demais empresas identificadas e classificadas como Serviços às Empresas estão localizadas no Edifício Nova L'Óreal. Uma delas é a filial da Alatur que desde 2018 passou a ter suas gerências de Operações, Negócios, Vendas Corporativas e Eventos ocupando um dos andares desta torre. A empresa que apesar de podermos inseri-la na categoria de Câmbio e Turismo, entendemos que metodologicamente seja mais adequado defini-la como um Serviço às Empresas, pois o foco de sua oferta são as empresas que preferem terceirizar este tipo de organização. Segundo seu próprio site esta empresa atua “como uma agência especializada em gestão de viagens corporativas, organização e gerenciamento de eventos, incentivos, premiações, *bleisure* e operações de lazer⁵⁰”. Portanto, este serviço busca facilitar o deslocamento de executivos e, por conseguinte, os fluxos corporativos.

Outro serviço que passou a se localizar na Zona Portuária foi a agência de classificação de risco Fitch Ratings, esta empresa global atua gerando um dos principais insumos do presente período, a informação. Para Santos (2012a, p. 243) “agora, os atores hegemônicos, armados de informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios”, assim tais classificações servem para definir o risco que um futuro investidor pode ter em seus negócios.

Perversamente, estas são as ferramentas do capitalismo contemporâneo para capturar o Estado e os demais entes federativos, uma vez que a fuga daquilo que o neoliberalismo prega, como o não pagamento da dívida pública ou o foco em gastos com políticas sociais podem rebaixar as cidades e afastar os investimentos. A relevância desse tipo de empresa revela o caráter especulativo e neoliberal do período atual, sobre este quadro Dowbor (2017, p. 32) afirma que

⁵⁰ Informações disponíveis no site da Alatur. Disponível em <<https://www.ajmobicorp.com/>>. Acesso em 10 de março de 2021.

o ponto fundamental é que não é a falta de recursos financeiros que gera as dificuldades atuais, mas a sua apropriação por corporações financeiras que os usam para especular em vez de investir. O sistema financeiro passou a usar e drenar o sistema produtivo, em vez de dinamizá-lo.

Por fim, apresentaremos a B2W, empresa de tecnologia que presta serviço para outras empresas do ramo varejista desenvolvendo as plataformas digitais de *e-commerce* de algumas das grandes redes varejistas do Brasil, estão entre seus clientes a Lojas Americanas (que também é detentora de 61% de suas ações na bolsa), Submarino, Shoptime e a Sou Barato⁵¹. Foi também a B2W que criou para as empresas mencionadas seus sistemas de *marketplace*, isto é, espaços virtuais oferecidos pelas próprias redes varejistas para que pessoas comuns possam anunciar seus produtos. O relatório anual de 2020 disponibilizado em seu próprio site nos apresenta os valores relativos ao total de vendas no *e-commerce* e no *marketplace*, são eles R\$ 27.721 bilhões e R\$ 16.821 bilhões respectivamente⁵². Essa empresa está classificada na posição 105 do ranking das maiores empresas do Brasil em 2020 de acordo com o anuário da Revista Exame.

Segundo Vargas (2020), o surgimento deste tipo de empresa tem a ver com o advento da chamada “revolução industrial 4.0” que é capaz de criar estas plataformas e que mesclam a partir das tecnologias da informação a participação de grandes redes varejistas e lojistas médios e pequenos que passam a poder anunciar, porém “os grandes beneficiários desta revolução industrial 4.0 estão representados pelos provedores de capital intelectual, inovadores, investidores e acionistas, que representam um pequena parcela da população” (VARGAS, 2020, p. 168).

2.2.5 A categoria de serviços Financeiros e Seguros

Esta categoria como foi mencionado é mais homogênea, são alguns bancos e algumas empresas de seguro que a compõem, entretanto se a diversidade em seu interior é menor, por outro lado seu poder de comando é maior.

⁵¹ Este é o outlet digital da Lojas Americanas.

⁵² Informações disponíveis no Relatório da Administração 2020 no site da B2W. Disponível em: <<https://ri.b2w.digital/informacoes-aos-investidores/relatorios-anuais>>. Acesso em: 10 de março de 2021.

Em um período em que a financeirização é um dos principais motores para das metamorfoses socioespaciais em todo mundo, não seria diferente na Zona Portuária do Rio de Janeiro, assim sendo, a presença dos agentes financeiros chama atenção por suas atuações no campo da apropriação e valorização do solo urbano e pela presença efetiva de grupos financeiros, bancos e seguradoras.

A modelagem financeira de nossa área de estudo revela uma mobilização de forças em que o Estado e o capital financeiro têm suas ações imbricadas demonstrando os traços da racionalidade hegemônica da globalização, afinal

nas condições atuais, as lógicas do dinheiro impõem-se àquelas da vida socioeconômica e política, forçando mimetismos, adaptações, rendições. Tais lógicas se dão segundo duas vertentes: uma é a do dinheiro das empresas que, responsáveis por um setor da produção, são, também, agentes financeiros, mobilizados em função da sobrevivência e da expansão de cada firma em particular; mas, há, também, a lógica dos governos financeiros globais, Fundo Monetário Internacional, Banco Mundial, bancos travestidos em regionais como o BID. É por intermédio deles que as finanças se dão como inteligência geral (SANTOS, 2012c, p.100).

As empresas e seus respectivos modos de atuação e impactos espaciais foram demonstrados acima. Nesse momento buscaremos falar sobre como a presença do setor financeiro nos mostra, também, a presença deste governo global ou pelo menos da racionalidade imposta por ele.

Primeiramente, devemos falar sobre a Caixa Econômica Federal, este é o principal agente de produção do espaço na Zona Portuária e exemplifica precisamente o que mencionamos acima sobre a atuação do Estado e do capital financeiro. Conforme explicamos no primeiro capítulo a Caixa adquiriu imediatamente todos os CEPACS emitidos pela Prefeitura do Rio, tornando-se a detentora de todo o espaço potencial para as futuras construções, o recurso obtido pela Prefeitura com essa venda permitiu que as obras do Porto Maravilha fossem iniciadas.

A relação entre a Caixa, Prefeitura e as firmas – sobretudo as envolvidas na parceria público-privada – confirma aquilo que foi explicado por David Harvey (2005) acerca do empreendedorismo urbano, pois para o autor afirmou que

a atividade da parceria público-privada é empreendedora, pois, na execução e no projeto, é especulativa, e, portanto, sujeita a todos os obstáculos e riscos associados ao desenvolvimento especulativo, ao contrário do desenvolvimento racionalmente planejado e coordenado. Em muitos casos, isso significou que o setor público assumiu o risco, e o setor privado ficou com os benefícios (HARVEY, 2005, p. 173).

O caráter especulativo se expressa no presente pela forte tensão que envolve a inviabilidade do projeto urbano, a Caixa vem se negando a seguir utilizando o Fundo de

Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) para manutenção do projeto e pede na justiça que o financiamento de toda Zona Portuária seja transferido para o poder público municipal. Depois de dez anos a Caixa só conseguiu vender 10% dos mais de 6 milhões de CEPACS comprados, de modo que do investimento previsto inicialmente, no valor de R\$ 10 bilhões, nem a metade foi repassada até o momento e talvez não seja nunca, afinal como Harvey (2005) nos explicou é o setor público que assume o risco e é por isso que mediante ao não pagamento, as empresas concessionárias do Porto Novo se evadem, rompem seus contratos e transferem as despesas para a Prefeitura. Quanto a Caixa Econômica Federal e seus milhões de certificados cada vez mais desvalorizados, devemos supor que a lógica é a mesma: 1) o banco público adquire os papéis e os põe à venda na bolsa de valores; 2) isso viabiliza as obras e valoriza o solo urbano assim como as incorporadoras e empreiteiras; 3) o banco público não consegue vender seus papéis por conta da especulação e da crise econômica; 4) caso haja alguma venda futura, ela certamente ocorrerá por valores menores redundando num prejuízo.

Dentro do contexto de tensões apresentado devemos salientar que inclusive a Caixa Econômica Federal enfrentou resistência por parte de seus funcionários em relação à ocupação dos três andares alugados no edifício Aqwa Corporate⁵³, pois segundo o sindicato dos bancários⁵⁴ há nesta localização uma série de problemas como, falta de transporte, serviços de restauração e segurança, que não existiam no antigo prédio da Caixa, localizado na Rua Almirante Barroso esquina com a Avenida Rio Branco, portanto no coração terciário da cidade.

Outro banco a se instalar na Zona Portuária foi o BoCom BBM, ele deixou sua antiga localização na Candelária e hoje ocupa dois andares do edifício Vista Guanabara. Este banco chinês, especializado na concessão de créditos corporativos, passou a atuar no Brasil desde 2016 a partir da aquisição de 80% do banco brasileiro BBM⁵⁵. Inspirados em Santos (2012c) podemos afirmar que essa transação lança luz sobre como o processo de globalização compartimenta o território, pois nele se chocam o “movimento geral da sociedade planetária e

⁵³ Hoje a Caixa Econômica Federal também ocupa o Passeio Corporate, prédio localizado na Rua das Marrecas, no Centro da cidade.

⁵⁴ Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários e Financeiros do Município do Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://bancariosrio.org.br/index.php/noticias/item/2118-caixa-retoma-projeto-de-transferir-empregados-para-a-regiao-portuaria>>. Acesso em: 22 de março de 2021.

⁵⁵ Informações retiradas da reportagem “Chineses chegando: Bocom BBM vai se instalar no Porto” publicada no dia 4 de outubro de 2018 pelo periódico Diário do Porto. Disponível em: <<https://diariodoporto.com.br/chineses-bocom-bbm-porto/>>. Acesso em: 27 de março de 2021.

o movimento particular de cada fração, regional ou local, da sociedade nacional” (SANTOS, 2012c, p. 80), isto porque estamos a observar a ação de um banco estrangeiro que adquiriu um banco nacional ampliando sua rede de controle sobre nosso território e definindo desde longe os investimentos que devem ser feitos aqui, começando pela mudança do endereço de sua sede.

2.2.6 As Seguradoras na composição do setor de serviços da Zona Portuária

As seguradoras que passaram a se localizar na Zona Portuária são, Bradesco Seguros, Icatu Seguros, Odonto Prev, Unimed – Rio, Amil Seguros e a Generali, este grupo representa o maior conjunto de empresas do mesmo ramo a se localizarem nos edifícios pesquisados. São seis empresas que juntas ocupam 36 andares e transferiram cerca de 8 mil funcionários para a Zona Portuária, elas também compartilham o fato de terem se transferido de outras partes da cidade para nossa área de estudo como podemos ver no Mapa 3.

Devemos mencionar que utilizamos nesta etapa da pesquisa informações retiradas do ranking “Valor 1000” de 2020 do Jornal Valor Econômico⁵⁶, pois esta publicação além de elencar as 1000 maiores empresas do Brasil, ela também oferece outras listagens a partir de segmentos específicos da economia, havendo, por exemplo, listas com as maiores seguradoras em termos gerais, maiores seguradoras de previdência, maiores seguradoras de saúde. A posição das empresas é importante, mas o central destas informações está no montante de dinheiro acumulado por estas empresas no ano.

Por se tratar de rankings diferentes as variáveis que determinam o lucro das empresas também são diferentes, contudo, acreditamos que isso não seja um impeditivo para o uso de tais números, desde que haja metodologicamente clareza acerca deste uso. Esta mesma ressalva foi feita sobre uso dos valores de venda líquida disponíveis no Anuário da Revista Exame para definir o porte de algumas empresas, isto porque o parâmetro adotado nesta pesquisa para tal definição é aquele proposto pelo BNDES, utilizando a variável da renda bruta anual.

No caso das seguradoras esta aproximação entre variáveis parece ser até mais simples, visto que apesar das nomenclaturas, o sentido das variáveis é o mesmo. As seguradoras de

⁵⁶ O objetivo de utilizar este ranking é o mesmo que justifica o uso do Anuário da Revista Exame, ou seja, identificar o porte das empresas que estão se instalando na Zona Portuária.

previdência têm seu porte definido pelo montante de aplicações feitas por seus clientes em um ano, isto é, o valor bruto das aplicações. Assim como no caso do ranking geral das seguradoras e dos planos de saúde que têm, respectivamente, seu porte definido pelo valor bruto de seus prêmios e contraprestações acumulados em um ano.

Mapa 3 – Deslocamento de seguradoras para Zona Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: CDURP, 2020. Site das empresas, 2020. Adaptado pelo autor, 2021.

Nesse sentido, entendemos que seja possível utilizar tais rankings para determinar o porte das empresas que vêm se instalando na Zona Portuária. O setor das seguradoras chama atenção, entre outras coisas, pelo porte das empresas que agora possuem sede nos edifícios pesquisados nesta dissertação (Quadro 5). Na sequência apresentaremos as empresas de seguros e seus respectivos deslocamentos até o recorte espacial privilegiado nesta pesquisa.

A Amil⁵⁷ deixou seus antigos endereços na Barra da Tijuca e na Lapa e unificou suas atividades no Rio de Janeiro no edifício Vista Guanabara, neste prédio a empresa ocupa 8

⁵⁷ Informações retiradas da reportagem “Amil troca a Barra pelo Vista Guanabara, no Porto” publicada no dia 9 de novembro de 2018 pelo periódico Diário do Porto. Disponível em: < <https://diariodoporto.com.br/amil-trocara-a-barra-pelo-vista-guanabara-no-porto-maravilha/>>. Acesso em: 27 de março de 2021.

andares com cerca de 2500 funcionários. Outra seguradora que também transferiu sua sede para este edifício foi a Generali⁵⁸ que ao fazer esse movimento trocou a Avenida Rio Branco pela Avenida Barão de Tefé no bairro da Saúde.

Quadro 5 – Listagem das seguradoras e seus respectivos rankings e portes - 2020

Empresa	Tipo de ranking	Posição da Empresa	Valores	Porte
Bradesco Seguros	Seguradoras - ramos gerais	1º	R\$ 41 bilhões	Grande
Generali	Seguradoras - ramos gerais	19º	R\$ 762 milhões	Grande
Icatu Seguros	Seguradoras de Previdência	6º	R\$ 39 bilhões	Grande
Amil Seguros	Seguro de Saúde	1º	R\$ 22 bilhões	Grande
Unimed - Rio	Seguro de Saúde	4º	R\$ 4,5 bilhões	Grande
OdontoPrev	Seguro de Saúde	13º	R\$ 1,7 bilhões	Grande

Fonte: BNDES; Valor Econômico, 2020.

Seguindo um padrão semelhante a Unimed – Rio⁵⁹ também deixou sua antiga sede na Barra da Tijuca, todavia a motivação foi outra e ela não unificou suas atividades em outro local, ela dividiu suas atividades. Isso ocorreu porque a seguradora vendeu sua antiga sede como forma de cumprir um plano de recuperação financeira acertado com a ANS (Agência Nacional de Saúde Suplementar), desse modo parte de seus funcionários foram direcionados para outro prédio na Barra da Tijuca e outra parte (cerca de 350 funcionários) foi alocada no edifício Novocais no bairro do Santo Cristo.

Outra seguradora a se instalar na Zona Portuária foi a Icatu Seguros, esta empresa transferiu sua sede da Praça 22 de Abril nas imediações do Aeroporto Santos Dumont no Centro para o edifício Aqwa Corporate no bairro da Gamboa, de acordo com o site⁶⁰ do próprio edifício esta mudança representou a maior locação em edifício corporativo em 2019. O objetivo desta mudança foi unir setores da empresa que antes ficavam segmentados.

⁵⁸ Informações retiradas de uma nota publicada pela própria empresa em seu site. Disponível em <<https://www.generali.com.br/matriz-da-general-geral-no-brasil-sera-em-novo-espaco-moderno/>>. Acesso em: 27 de março de 2021.

⁵⁹ Informações retirada do relatório anual de 2019 publicado pela própria empresa em seu site. Disponível em: <<https://relatorioanual2019.unimedrio.com.br/destaques-de-2019/>>. Acesso em: 27 de março de 2021.

⁶⁰ Informação retirada do site do edifício Aqwa Corporate. Disponível em: <https://aqwa.com.br/icatu_no_porto/>. Acesso em: 25 de março de 2021

A Bradesco Seguros, dentre todas as empresas pesquisadas foi a que fez o movimento proporcionalmente mais ousado, afinal esta seguradora adquiriu da Tishman Speyer um edifício inteiro no bairro do Caju, o Port Corporate Tower. Esta compra fez com que o Bradesco Seguros se tornasse uma das empresas pioneiras em termos de ocupação efetiva na Zona Portuária, em seu site a seguradora destaca a localização e os elementos técnicos que compõem a moderna torre de 18 andares, conforme pode ser lido neste trecho

Além da localização do empreendimento – de frente para a Baía de Guanabara, ao lado das principais vias de acesso da cidade, como Avenida Brasil, Linha Vermelha e Ponte Rio-Niterói, próximo aos aeroportos Santos Dumont e Galeão – outro fator determinante para a escolha foi o perfil sustentável do empreendimento, que alia alta tecnologia ao uso racional dos recursos naturais (BRADESCO SEGUROS, 2018)⁶¹.

2.3 Divisão do trabalho e os novos edifícios: novos objetos, novas ações, nem tão novas realidades

A escolha de trabalharmos a terciarização contemporânea a partir de alguns edifícios e seus conteúdos de serviços é, sobretudo, metodológica e existem elementos que ao longo da pesquisa foram afirmando nossa opção:

Primeiro, a terciarização na Zona Portuária não alcançou um estágio em que seus efeitos sobre o espaço banal da vida cotidiana possam ser observados, portanto é um processo que até o momento só é observável na paisagem urbana a partir das novas torres empresariais atomizadas nos bairros portuários.

Além disso, outros autores (DANIELS, 1991; FERRÃO e DOMINGUES, 1994) já trataram e analisaram a relação entre a terciarização e a construção de edifícios de escritórios como uma exigência dos serviços que se tornaram mais modernos e internacionalizados.

Mais ainda, consideramos os edifícios como objetos que do ponto de vista teórico-metodológico compõem o espaço geográfico, um híbrido onde o conjunto indissociável de sistemas de objetos e ações (SANTOS, 2012a) nos permite compreender as intencionalidades subjacentes ao processo que estamos observando, uma vez que

a ação é tanto mais eficaz quanto os objetos são mais adequados. Então, à intencionalidade da ação se conjuga a intencionalidade dos objetos e ambas são, hoje, dependentes da respectiva carga de ciência e de técnica presente no território (SANTOS, 2012a, p. 94).

⁶¹ Disponível em: <https://www.bradescoseguros.com.br/clientes/noticias/noticia/CNT_NOVA_SEDE_RIO>. Acesso em 27 de março de 2021.

Por fim, essa abordagem permite empiricizar o tempo e compreender o espaço portuário em sua totalidade e não apenas em alguns trechos com aparência mais dinâmica, isto é, nas suas diferenças entre os espaços modernos, articulados a partir de uma solidariedade organizacional e os espaços de precariedade no interior dos bairros. Para Santos (2012a) esse tipo de abordagem do espaço possibilita que o local seja o revelador do global, sendo o lugar o melhor definidor da globalização em seus termos de perversidade e possibilidade.

Se por um lado, não tardou o Rio de Janeiro se tornar a sede dos Jogos Olímpicos de 2016 para que o projeto Porto Maravilha se viabilizasse enquanto lei e se materializasse na paisagem urbana por meio de todo o aparato ligado às obras e, principalmente, a construção dos edifícios⁶². Por outro lado, esta velocidade não foi acompanhada pela demanda por aqueles novos espaços, em pesquisa divulgada pelo Jornal O Globo⁶³ de 02 de fevereiro de 2020, uma consultoria do mercado imobiliário mostrou que em 2017 a taxa de vacância era de 77,7% e que em 2019 ela diminuiu para 34,7%, contudo devemos fazer o exercício de contextualizar esses números para que não sejam confundidos os dados estatísticos (produzidos a partir de interesses mercadológicos) com os dados da realidade concreta, pois se efetivamente a vacância diminuiu também é verdade que as construções pararam completamente, de maneira que hoje a Zona Portuária revela-se como uma mescla de obras por finalizar e terrenos vazios permeados por novas infraestruturas como as calçadas refeitas, a nova pavimentação de algumas vias, os túneis e VLTs . Nas palavras de Pacheco (2020a, p. 22) os edifícios “estão atomizados num patético Vale das Cinzas, como diria Scott Fitzgerald, do que não se consolidou fora do papel e da prancheta”.

Assim é que até o presente momento muitos edifícios encontram-se praticamente desocupados, como o Porto Atlântico, ou ainda inacabados, como no caso do edifício da nova sede do Banco Central, assim como a obra que seria a vila de mídia durante a Olimpíada e o edifício Praia Formosa que seria o hotel Holiday Inn (Imagem 3).

Imagem 3 – Edifícios inacabados e desocupados na Zona Portuária

⁶² Desde as janelas do GETER, a partir da localização privilegiada da UERJ, foi possível ir acompanhando dia após dia o surgimento destes edifícios, que no primeiro momento chamaram atenção pela velocidade em que eram erguidos.

⁶³ Informações retiradas da reportagem “Zona Portuária: uma região de contrastes” publicada no dia 02 de fevereiro de 2020 pelo Jornal O Globo. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/zona-portuaria-uma-regiao-de-contrastes-24210821>>. Acesso em 27 de março de 2021.



Fonte: Trabalho de campo, 2017 e 2019.

Para Daniels (1991) o avanço do mundo dos serviços pode ser apreciado pelos números ligados ao seu rendimento, mas em outra perspectiva há também que se verificar o papel dos serviços na criação de padrões urbanos que se multiplicam pelas grandes metrópoles por meio dos edifícios corporativos, para o autor “o onipresente restaurante de hamburguer não é o único serviço que é padronizado ao redor do mundo; edifícios de escritórios e cada vez mais os serviços que eles acomodam também estão se tornando padronizados” (DANIELS, 1991, p. 360). Esta padronização é indispensável para a criação dos ambientes regulados típicos do período técnico-científico-informacional, no dizer de Milton Santos

em tais condições, no período atual, a ‘organização’ das ‘coisas’ passa a ser um dado fundamental. Daí a necessidade de adoção, de um lado, de objetos suscetíveis de participar dessa ordem e, de outro, de regras de ação e de comportamento a que se subordinem todos os domínios da ação instrumental. [...] Num mundo globalizado, isso supõe, para entender o espaço, a necessidade de ir além da função localmente exercida e de também considerar suas motivações, que podem ser distantes e ter até mesmo um fundamento planetário. Como as ações, as normas também se classificam em função da escala de sua atuação e pertinência (SANTOS, 2012a, p. 228).

Além do caráter regulatório, eles também garantem à Zona Portuária algo que Harvey já alertara sobre o importância dada a construção de edifícios para renovação urbana, isto é, a importância da arquitetura para reconstrução da imagem dos lugares, nas palavras do autor “ao que parece, as cidades e lugares hoje tomam muito cuidado para criar uma imagem positiva e de alta qualidade de si mesmos, e têm procurado uma arquitetura e formas de projeto urbano que atendam a essa necessidade” (HARVEY, 2012, p. 91).

A presença dessas novas torres também reforça a afirmação de Rabha (2006, p. 71) quando a autora escreve que “ter um Calatrava, um Bofill, Ghery etc, passou a ser tão importante quanto uma catedral gótica ou um palácio renascentista”, principalmente no caso do Aqwa Corporate, pois ele é o edifício corporativo mais midiático da Zona Portuária, sua obra foi planejada pelo famoso arquiteto Norman Foster e contou com a boa vontade dos meios de comunicação em sua divulgação e promoção, conforme pode ser visto na reportagem do jornal O Globo de 19 de outubro de 2017 sob o título de “Prédio do consagrado arquiteto Norman Foster, que será inaugurado nesta quinta, abrigará Casa Cor”, eis um trecho desta reportagem:

Nos últimos três anos, quem passo em frente à Cidade do Samba, no Centro, viu um arranha-céu espelhado e inclinado ganhando forma. Os funcionários limpando as janelas e dando os últimos retoques no piso sinalizavam a novidade: a inauguração, hoje, do Aqwa Corporate, primeiro edifício brasileiro assinado por Norman Foster, vencedor de um prêmio Pritzker, o Nobel de arquitetura. A vizinhança ainda é composta por prédios e galpões antigos da Zona Portuária que contrastam com a modernidade do empreendimento inspirado no casco de um navio.

Ferrão e Domingues (1994), também estudaram a relação da terciarização com o crescimento do mercado de escritórios e identificaram que junto do processo de terciarização ocorrido nas cidades de Lisboa e Porto a partir dos anos 1980, houve uma grande modificação no comportamento dos agentes ligados ao mercado imobiliário de escritórios, isto porque nesta década houve a adesão de Portugal à Comunidade Europeia e de acordo com os autores “esta fase corresponde à entrada de capital estrangeiro na promoção de edifícios para escritórios” (FERRÃO e DOMINGUES, 1994, p. 25) substituindo a antiga tendência de refuncionalizar edifícios residenciais em edifícios mistos ou de escritórios, afinal os novos investidores do mercado imobiliário – vinculados ao sistema financeiro – surgiram não só como uma importante demanda, mas também porque seu alvo eram as novas empresas de serviços, conforme explicam Ferrão e Domingues (1994).

Na Zona Portuária os novos edifícios que estamos pesquisando são objetos de uma “tecnosfera” (SANTOS, 2012a) que se justapõe a antigas e criam um espaço geográfico único, onde coexistem torres com alto componente técnico e vazios que revelam as divisões

do trabalho pretéritas ligadas ao porto e todo seu conjunto de atividades. Tal “situação geográfica” (SILVEIRA, 1999) até o momento apenas favorece, como vimos nesse capítulo, a ação de poucas firmas que definem uma economia política da cidade em que a “urbanização terciária” (PACHECO, 1998) vincula-se à socialização capitalista da cidade (SANTOS, 2012b), ou seja, da construção de uma materialidade a partir do esforço do trabalho de todos que será apropriada por alguns grupos de empresas ou pessoas capazes de utilizar produtivamente tais espaços.

A Zona Portuária do século XXI, socializada por algumas firmas que em busca de espaços constituídos por técnicas modernas não se preocupam com o que está ao seu redor, o porto e o conteúdo social dos bairros. Da função portuária da cidade nada se aproveita, se ignora que a posição geográfica do Rio de Janeiro frente ao Brasil e sua função de metrópole se construíram pelas possibilidades oferecidas pelo domínio do sítio carioca e do desenvolvimento das atividades mercantis, conforme explica Bernardes (1990). Ignora-se igualmente aquilo que Rabha e Pinheiro (2004) nos apresentaram ao explicar que as obras do porto do Rio de Janeiro foram um elemento importante para a construção da modernidade na cidade.

Rabha (2006, p. 255) afirmou, ao analisar os projetos urbanos voltados para Zona Portuária, que “seria a hora de a cidade admitir que também é portuária e investir nesta sua histórica caracterização”, ela também escreveu que

nas mais recentes experiências de revitalização de áreas portuárias, os sintomas de dinamismo econômico na localização urbana ditam a permanência da função portuária, fortalecendo a personalidade inicial da formação urbana, sobretudo como alternativa de geração de recursos. Assim, a antiga localização portuária é complementada por outros usos de apoio como estaleiros, terminais pesqueiros, pontos turísticos para marinas ou cruzeiros e outros, que cada cidade estabelece como interesse local. Porém, ao mesmo tempo, a área comprometida com a atividade portuária, geradora de recursos para a cidade, é tratada com cuidado, eliminando entraves e problemas. Num novo *mix*, combinam-se usos e expansão urbana da área central e a manutenção de antigas funções (RABHA, 2006, p 255)

Considerando o que foi dito, entendemos que seja possível afirmar que os resultados do processo de modernização da Zona Portuária a afastam do papel que ela já teve na divisão interna do trabalho e que poderia ter novamente, isto é, de uma área funcionalmente bem definida e em sintonia com o Centro, onde as “interações espaciais” (CORRÊA, 1997) fossem capazes de redefinir os elementos da coesão da Área Central.

Corrêa (1997), menciona que as “interações espaciais” são mais do que o simples deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação, elas são integrantes da existência e do processo de transformação social dos espaços, sendo assim

no que se refere à existência e reprodução social, as interações espaciais refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas. No que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, transformando os lugares (CORRÊA, 1997, p. 280).

Entretanto, o quadro que observamos revela um conjunto de interações espaciais que por sua natureza deslocada dos interesses locais e aproximada dos interesses exógenos, ampliam as assimetrias internas e externas da Zona Portuária, em outras palavras, a Zona Portuária não consegue se rearticular para fora com a Área Central e em seu interior as diferenças entre os trechos da orla atendidos pelo projeto (o conjunto da Praça Mauá com seu novo conteúdo de museus, VLT somado ao trajeto do Boulevard Olímpico, o AquaRio, o teatro Armazém da Utopia) e o interior dos bairros marcados pelo esquecimento e precariedade ficam cada vez mais latentes.

Verificamos, assim, algumas similaridades⁶⁴ ao que Ferrão e Domingues (1994) chamam de “terciarização vulnerável”, pois para os autores, se o processo de terciarização observado, principalmente em Lisboa, apresentava como resultado uma real internacionalização da cidade pelos serviços que passavam a se desenvolver nela, todavia isto era acompanhado pela ampliação da relação de dependência frente a Madri. Para estes autores

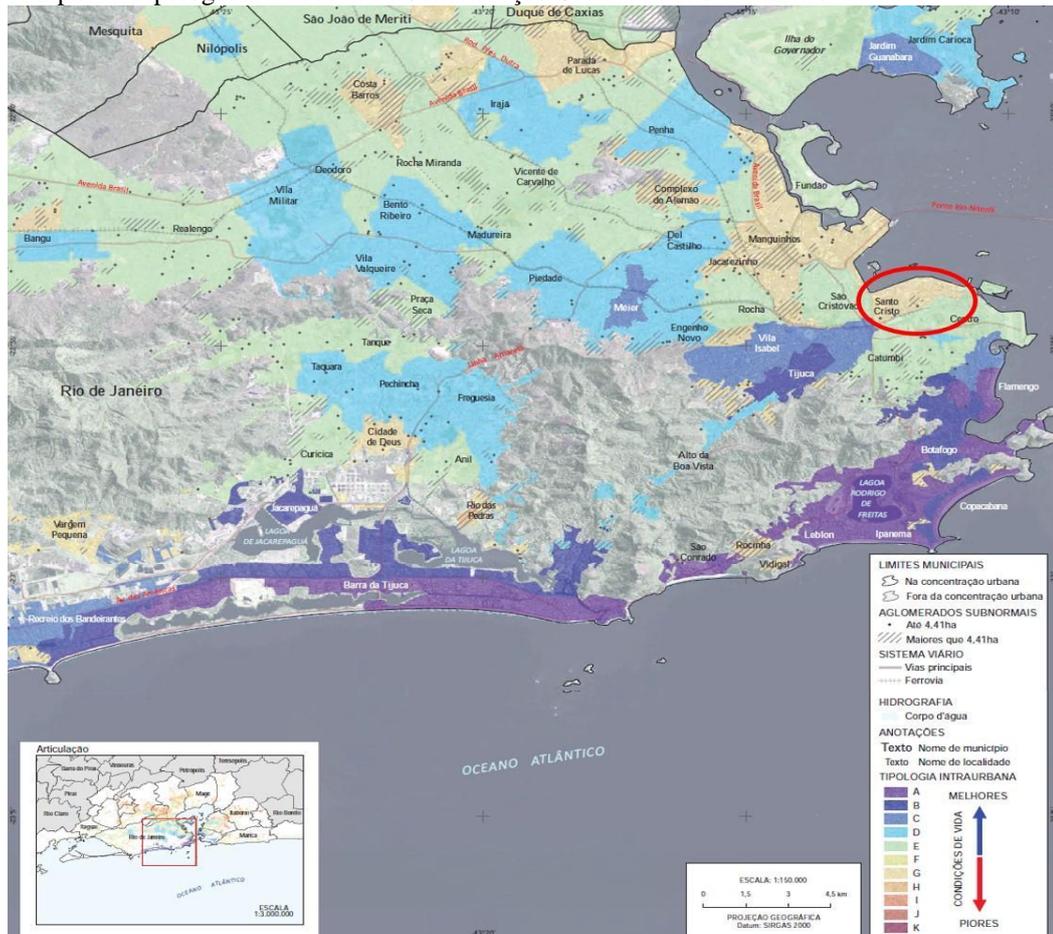
a intensificação da presença em Portugal de IDE [Investimento Direto Estrangeiro] proveniente de Espanha não pode, portanto, ser dissociada da outra face da crescente integração de Portugal num mercado ibérico: o agravamento da dependência em relação a serviços estratégicos (*marketing*, controlo de qualidade, publicidade, *desing* etc.) localizados em Espanha, particularmente Madri (FERRÃO e DOMINGUES, 1994, p. 19-20).

Isso nos chama atenção, pois a falta de ação sobre a totalidade da Zona Portuária em seus aspectos sociais e mesmo produtivos (ali se localizou o maior porto brasileiro por muitos anos), guarda semelhanças com a vulnerabilidade indicada pelos autores supracitados, afinal o que conseguimos perceber até o momento é que a terciarização contemporânea na Zona Portuária, reflexo da ingerência dos interesses do mercado global sobre o espaço interno da cidade, não é capaz de reposicionar esta área na divisão do trabalho da cidade do Rio de Janeiro, mantendo-a como uma zona periférica repleta de contradições e desigualdades.

⁶⁴ Dizemos que são algumas semelhanças visto que o caso apresentado pelos autores se refere ao contexto ibérico dentro da União Europeia, portanto não pretendemos comparar. Nossa ideia é indicar que o processo em ocorrência na Zona Portuária do Rio de Janeiro contém aspectos daquilo que os autores definem como vulnerabilidade do processo de terciarização.

O IBGE em estudo de 2017 sobre a “Tipologia Intraurbana” reforça nossa análise, pois a pesquisa feita buscou apresentar a partir de inúmeras variáveis⁶⁵ a diversidade socioespacial dos aglomerados urbanos brasileiros, de modo que foram definidos onze “tipos intraurbanos” que, por sua vez, definem as categorias de condição de vida nas frações destes aglomerados, nesta pesquisa nosso recorte espacial aparece classificado na “categoria G” que indica os lugares com “baixas condições de vida” (Mapa 4).

Mapa 4 – Tipologia intraurbana da Concentração Urbana do Rio de Janeiro



Fonte: IBGE – Tipologia Intraurbana, 2017. Adaptado pelo autor, 2021.

Podemos, inclusive, afirmar que se refaz um novo enclausuramento, só que a barreira agora não é composta pelo “cinturão de rodovias” a que Rabha (1984) se referiu, hoje a barreira é formada por fragmentos do meio técnico dispostos ao redor dos bairros, criando num mesmo espaço uma área marcada pela velocidade da técnica e outro pela lentidão da

⁶⁵ As variáveis são: 1- Pessoas residentes em domicílios com abastecimento de água por rede geral, esgotamento por rede geral ou pluvial ou fossa séptica; 2- Pessoas residentes em domicílios com densidade de até dois moradores por cômodo servindo de dormitório; 3- Rendimento domiciliar per capita; 4- Níveis de escolaridade; 5- Razão de dependência de menores de 15 anos; 6- Pessoas residentes em domicílios com alvenaria com revestimento como material predominante nas paredes externas; 7- Pessoas residentes em domicílios com presença de máquina de lavar e computador com acesso à internet.

inércia, uma nova tecnosfera marca o que há de moderno, inclusive, em termos de comportamento. Emerge, assim, uma “psicosfera” que marca as novas possibilidades de uso turístico da orla refuncionalizada para o lazer, indicando para os *outsiders* a maneira atualizada e “correta” de se reproduzir socialmente e confundindo as mentes da população local que segue utilizando aquele lugar como extensão de suas vidas, vide os meninos que após a reinauguração da Praça Mauá passaram a mergulhar na Baía de Guanabara como uma forma de lazer (Imagem 4).

Imagem 4 – Meninos mergulhando na Baía de Guanabara – 2015



Fonte: Jornal Entra, 2015.

Pacheco (2020a), nesse sentido, destaca um aspecto fundamental para nossa pesquisa, principalmente sobre nosso questionamento acerca de como a terciarização contemporânea reposiciona a Zona Portuária na atual divisão interna do trabalho, pois a autora ao pesquisar a zona a partir de uma abordagem que toma a cidade de Valdrada de Ítalo Calvino como referencial para uma pesquisa que seja capaz de compreender a relação da urbanização e terciarização numa perspectiva de ponta à cabeça, isto é, que seja capaz de fazer o esforço de considerar uma inversão na posição de centralidade entre centro e periferia do centro, esta postura é desafiadora

na medida em que os estudos da geografia urbana tradicional repercutem a ideia de periferia da área central na cidade capitalista, reconhecida pelas práxis e representações. Tampouco há mudança de olhar ao dizer o contrário, isto é, que a periferia do CBD perdeu o antigo significado; seria equivocado dizê-lo pois, afinal, essa velha periferia não virou centro da cidade (PACHECO, 2020a, p. 20).

Nos somamos à autora em sua reflexão por entendermos que o processo em seu atual estágio ainda revela a manutenção de antigos problemas relativos à escassez comercial e de

antigas atividades, bem como garante a presença de trabalhadores ambulantes que ocupam o espaço com seus corpos e trabalho nas áreas renovadas, ou seja, são as contra racionalidades que se instalam paralelamente à racionalidade hegemônica conforme menciona Milton Santos (2012, p. 309) e que será objeto do próximo capítulo.

3 ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: A INÉRCIA COMO REVELADORA DO LUGAR

Neste capítulo seguiremos buscando compreender a função da Zona Portuária dentro da atual divisão do trabalho da cidade do Rio de Janeiro. Contudo, se no capítulo anterior nós priorizamos os aspectos que articulam terciarização e modernização, neste terceiro capítulo trataremos dos contrapontos marcados no espaço terciário de nossa área de estudo que refletem a coexistência de divisões do trabalho, revelando assim as particularidades do lugar em tempos de globalização.

O atual período marcado pela globalização amplia a capacidade dos processos de criar novas formas e conteúdos nos lugares, tornando-os verdadeiros vetores de uma racionalidade hegemônica; todavia tal capacidade é acompanhada por um simultâneo aparecimento de vetores não hegemônicos, representados por antigas formas e divisões do trabalho. O espaço, assim constituído, cria nas cidades um cotidiano complexo onde esses dois tipos de arranjos que se desenvolvem simultaneamente, Milton Santos os chamou de eixo das sucessões e das coexistências, para o autor

em cada lugar, os sistemas sucessivos do acontecer social distinguem períodos diferentes, permitindo falar de hoje e de ontem. Este é o eixo das sucessões. Em cada lugar, o tempo das diversas ações e dos diversos atores e a maneira como utilizam o tempo social não são os mesmos. No viver comum de cada instante, os eventos não são sucessivos, mas concomitantes. Temos, aqui, o eixo das coexistências (SANTOS, 2012a, p. 159).

Portanto, a compreensão da Zona Portuária no seu atual processo de terciarização deve levar em consideração também o que permanece em termos de antigas divisões do trabalho, afinal “o entendimento dos lugares, em sua situação atual e em sua evolução, depende da consideração do eixo das sucessões e do eixo das coexistências” (SANTOS, 2012a, p. 159).

A discussão da terciarização neste capítulo busca identificar a “inércia” (CORRÊA, 1995), processo que de acordo com Corrêa (1995, p. 76) “atua na organização espacial intra-urbana através da permanência de certos usos em certos locais, apesar de terem cessado as causas que no passado justificaram a localização deles”. Portanto, a permanência de certos serviços e atividades além de representarem os efeitos do processo de inércia, também nos aproximam de nosso objetivo neste capítulo que é precisamente o de analisar como tal processo nos permite compreender que na Zona Portuária coexistem divisões do trabalho

marcadas pelos serviços avançados, pelos antigos serviços representantes de períodos técnicos anteriores e também pela presença de vendedores de rua.

Diante disso, podemos afirmar que o lugar é onde a relação entre o global e o local se materializa de maneira mais particular, revelando uma realidade descrita por Santos (2012a, p. 314) como “uma realidade tensa, um dinamismo que se está recriando a cada momento, uma relação permanentemente instável, e onde globalização e localização, globalização e fragmentação são termos de uma dialética que se refaz com frequência”. Nesse sentido, podemos pensar novamente na “inércia” (CORRÊA, 1995) enquanto um processo que se constitui dessa relação permanentemente instável, afinal enquanto processo espacial ela participa da vida social dos lugares onde atua, sendo assim, mesmo a inércia está em constante relação com outros processos. Corrêa (1995, p. 77), ao definir o mencionado processo nos diz que “a inércia, mais do que os outros processos, é marcada por um forte relativismo”; o autor também acrescenta que “a permanência de um dado uso do solo pode nos parecer a cristalização daquele uso quando, em realidade, trata-se de um muito lento processo de mudança” (CORRÊA, 1995, p. 77). Portanto, podemos afirmar que a inércia é um processo que garante a permanência de uma série de usos do solo que passam a coexistir com outros que surgem a partir das modernizações e é isso que nos chama atenção em nossa área de estudo. Hoje a Zona Portuária é um lugar onde coabitam serviços de diversos tempos.

Podemos, também, falar de uma “inércia dinâmica” (SANTOS, 2012d), uma vez que todas as formas são os resultados objetivos das ações ao longo da história, de modo que mesmo as “rugosidades” (SANTOS, 2012d) fazem parte da dinâmica do presente, sobretudo nas metrópoles por sua enorme complexidade. São as diferentes formas com suas diferentes idades que criam, hoje no período da globalização, uma “situação geográfica” (SILVEIRA, 1999) em que agentes globalizados e agentes locais se reproduzem e “cada qual é responsável pela instalação, dentro das cidades, de divisões do trabalho típicas” (SANTOS, 2012a, p. 323).

Segundo Santos (2012a), os lugares são importantes referenciais para que possamos compreender a dinâmica dos processos contemporâneos, pois neles conseguimos identificar os impactos da globalização a partir dos eventos (SANTOS, 2012a), isto é, a ação do tempo sobre o espaço, ou ainda, a ação de determinadas possibilidades do presente sobre o espaço, pois “se consideramos o mundo como um conjunto de possibilidades, o evento é um veículo de uma ou algumas dessas possibilidades existentes no mundo” (SANTOS, 2012a, p. 144) e é nesse sentido que Santos assevera que “o lugar é o depositário final, obrigatório, do evento”

(SANTOS, 2012a, p. 144). Por essa razão, podemos afirmar que o lugar é a escala onde as possibilidades se tornam possíveis e que, dessa maneira,

as ações não são indiferentes à realidade do espaço, pois a própria localização dos eventos é condicionada pela estrutura do lugar. [...] Assim como as ações não têm existência independente dos objetos que a dão vida, também os eventos não ganham realidade fora dessa associação com os objetos (SANTOS, 2012a, p. 160-161).

Isso explica, por exemplo, o fato do processo de terciarização contemporâneo assumir na Zona Portuária aspectos únicos, ainda que esse processo esteja fundamentalmente forjado sobre as bases da economia global. Portanto, a globalização cria inúmeros mecanismos que garantem a ação externa sobre o lugar, todavia o lugar também é capaz de dar formas bastante próprias para tais ações.

Essa concepção de que o espaço é ao mesmo tempo um receptor das novidades e um condicionante a elas, se aproxima do que Sánchez (1988) nos explica quando apresenta a relação entre o espaço e as novas tecnologias, segundo o autor

a relação entre espaço e novas tecnologias deve ser abordada a partir de uma perspectiva dupla. Por um lado, as novas tecnologias exercem uma clara incidência sobre o espaço, sendo o território um aspecto sobre o qual atuar. Porém não devemos esquecer, como esquecem frequentemente os estudiosos, que também o espaço, em si mesmo, se mostra como um condicionante [...] já que, enquanto em ocasiões se buscará o espaço idôneo para o desenvolvimento das novas tecnologias, em outros momentos o que se pretenderá, através delas, será se aproveitar ou enfrentar com ele, para solucionar problemáticas do próprio espaço; nesse sentido o espaço em geral, ou o território em particular segundo o âmbito espacial ao que se atue, impõe em si mesmo alguns condicionantes segundo as características do meio físico e enquanto características como espaço social historicamente produzido.⁶⁶

A partir de tal perspectiva, Sánchez (1988) afirma que se torna possível compreender que o conceito de “impacto” precisa ser relativizado, uma vez que ele habitualmente “oferece a imagem de que os processos são unidirecionais; a partir das novas tecnologias para e sobre a sociedade e o território”⁶⁷, isto é, meras externalidades, quando na realidade o impacto é “birrelacional, já que o espaço aparece, pelo menos, como condicionante”⁶⁸.

⁶⁶ No original: “La relación entre espacio y nuevas tecnologías debe abordarse desde una doble perspectiva. Por un lado las nuevas tecnologías ejercen una clara incidencia sobre el espacio, siendo el territorio un aspecto sobre el que actuar. Pero no debemos olvidar, como lo olvidan frecuentemente los estudiosos, que también el espacio, en sí mismo, se muestra como un condicionante [...], ya que, mientras en ocasiones se buscará el espacio idóneo para el desarrollo de las nuevas tecnologías, en otros momentos lo que se pretenderá, a través de ellas, será aprovecharse o enfrentarse con él, para solventar problemáticas del propio espacio; en este sentido el espacio en general, o el territorio en particular según el ámbito espacial al que se actúe, impone en sí mismo unos condicionantes según las características del medio físico y en cuanto características como espacio social históricamente producido.”

⁶⁷ No original: “ofrece la imagen de que los procesos son unidireccionales; desde las nuevas tecnologías hacia y sobre la sociedad y el territorio.”

⁶⁸ No original: “birrelacional, ya que el espacio aparece, cuanto menos, como condicionante”.

Podemos considerar a partir do que nos disse Sánchez (1988) que nos interessa apreender os impactos da terciarização sobre o espaço da Zona Portuária, pois entendemos que apesar de haver um significativo efeito no espaço, seja pelos novos objetos, seja pelos novos serviços, também conseguimos notar como o meio técnico preexistente é capaz de permitir uma série de permanências que nos remetem às divisões do trabalho vinculadas a períodos anteriores.

Diante disso, o que emerge em nossa área de estudo são sistemas técnicos que em sua materialidade abrigam conteúdos que beneficiam a ação de corporações, como Odebrecht, Enel, Nissan, Tishmann Speyer, Bradesco Seguros entre outras. Juntamente desses novos elementos que em termos de divisão do trabalho refletem o eixo das sucessões (SANTOS, 2012a) e indicam o que se pretende para a Zona Portuária, também destacamos aquelas atividades que ampliam o sentido do lugar por serem a representação do eixo das coexistências (SANTOS, 2012a), ou seja, das gráficas, bares e oficinas que remetem ao passado dos bairros portuários. Mais ainda, ao pesquisar as coexistências também devemos mencionar os vendedores de rua que materializam a pobreza e falta de emprego latentes em nossa sociedade; tais trabalhadores circulam na proximidade das firmas e dos novos equipamentos culturais e de lazer, revelando a complexidade da Zona Portuária.

Nossa área de estudo enquanto um espaço que vem se reinserindo na divisão do trabalho reflete as distorções da globalização, pois nela os sistemas técnicos modernos, como o da rede de fibra ótica que garante velocidade ao componente informacional do espaço, os edifícios inteligentes, o sistema de VLT e, mesmo, os novos museus, coexistem com a realidade da Região Administrativa (a RA I – Portuária) com o pior Índice de Progresso Social (IPS)⁶⁹ dentre o conjunto de Regiões Administrativas do município do Rio de Janeiro de acordo com a pesquisa⁷⁰ divulgada pelo Instituto Pereira Passos em 2021.

A justaposição entre o eixo das sucessões, marcada pelo avanço técnico e o eixo das coexistências, marcado pelo reforço das particularidades locais nos mostra que a globalização se realiza diferentemente nos lugares e que na Zona Portuária ela é capaz de ampliar certas carências locais. Revelam-se alguns contrastes entre as antigas atividades e as novas atividades ligadas aos serviços avançados.

⁶⁹ Segundo o Instituto Pereira Passos: “O IPS combina variáveis sociais comumente usadas em avaliações do desenvolvimento humano e bem-estar — indicadores de saúde, nível de acesso e qualidade dos serviços básicos e da educação básica e superior — com variáveis ambientais, acesso à comunicação, direitos humanos, liberdade de escolha, tolerância e inclusão”.

⁷⁰ Pesquisa disponível em: <<https://www.data.rio/documents/2b5e629dbe304a17a4fe6a5b58dd1d05/explore>>. Acesso em: 26 de junho de 2021.

A seguir vamos discorrer sobre a permanência de certas categorias de serviços. Também destacaremos a ação dos vendedores de rua no Boulevard Olímpico e como sua presença é igualmente reveladora das coexistências. A presença desses trabalhadores corrobora a afirmação de Santos (2012a, p. 322) de que “nos tempos de hoje, a cidade grande é o espaço onde os fracos podem subsistir”.

3.1 Um quadro dos serviços no interior da Zona Portuária: revelando as permanências

A pesquisa feita nas Rua Sacadura Cabral, Livramento, Pedro Ernesto, Propósito, Silvino Montenegro, Leôncio Albuquerque e Conselheiro Zacarias, nos permitiu responder ao questionamento sobre como a inércia poderia nos levar à compreensão do lugar. Para isso fizemos trabalhos de campo localizando e registrando os serviços que compõem tal espaço para em seguida classificá-los; isso nos permitiu compreender as divisões do trabalho e seus aspectos vinculados ao processo de inércia.

A escolha do eixo representado pela Rua Sacadura Cabral e suas adjacências se deu, entre outras coisas, pela localização dos serviços e pela proximidade com as áreas residenciais que representam um dos principais usos de nossa área de estudo. O mencionado eixo reforça, nesse sentido, algumas diferenças internas da Zona Portuária que já haviam sido descritas por Rabha (1984); a autora em sua dissertação de mestrado constatou que existiam diferenças no interior da Zona Portuária que poderiam ser apreendidas relacionando o sítio aos usos do solo.

Nina Rabha (1984), ao discorrer sobre a Zona Portuária e diferenciar os trechos planos e elevados da zona em destaque, buscou nos mostrar que apesar de existir uma significativa homogeneidade em termos das formas cristalizadas (o casario antigo, os sobrados e os galpões), há diferenças internas que podem ser apreendidas por meio das funções e ocupações nos diferentes tipos de sítio desta área. Os trechos definidos pela autora são: Zona próxima ao Cais do Porto; Zona plana antiga; Zonas elevadas e; Elevações menos perceptíveis (RABHA, 1984).

Mais especificamente cada trecho corresponde aos seguintes espaços: Zonas elevadas: Morro do Pinto, Morro da Providência, Morro do Livramento e Morro da Conceição; Zonas de elevações menos perceptíveis: Morro da Saúde e Morro da Gamboa; Zona próxima ao Cais do Porto: Cais do Porto e as avenidas construídas sobre o aterro; Zona plana antiga: Ruas

antigas e estreitas construídas ainda no período colonial e localizadas entre o aterro e os morros (RABHA, 1984).

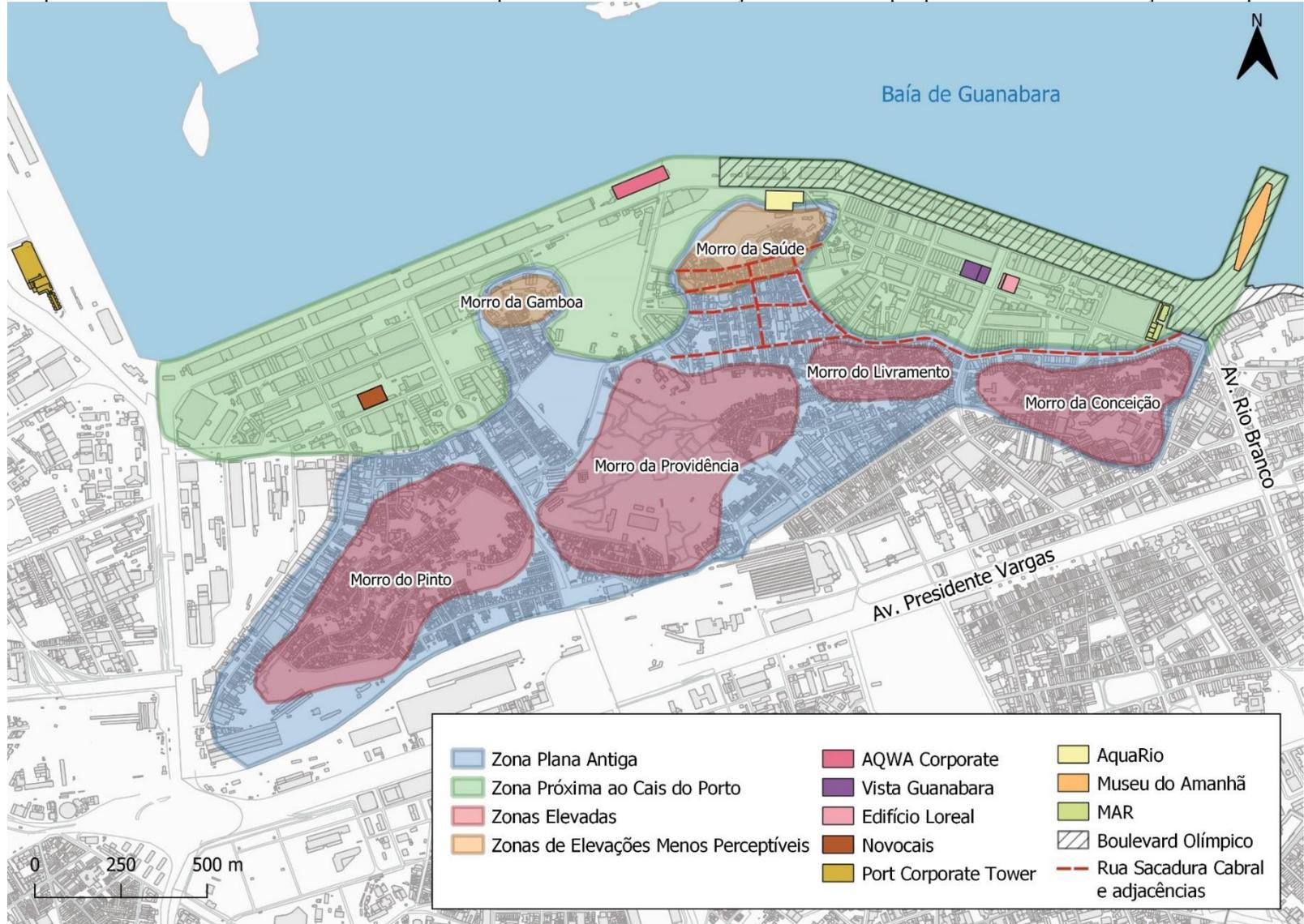
Devido ao nosso recorte espacial, iremos dar maior destaque para a chamada “Zona próxima ao Cais do Porto” e para a “Zona plana antiga”, uma vez que estes dois trechos representam os espaços onde os novos edifícios foram construídos e também onde os logradouros aqui pesquisados se encontram.

A “Zona próxima ao Cais do Porto”, que foi produzida pelo aterro no início do século XX e é cortada pela Avenida Rodrigues Alves (via que liga a Zona Sul ao Centro), foi marcada pela predominância do uso institucional ou industrial, além de ter a presença de vazios em antigos terrenos públicos e em galpões e armazéns (RABHA, 1984). Se no início do século passado a Zona próxima ao cais do porto refletiu a modernização do território e das atividades portuárias, hoje ela reflete o processo de modernização⁷¹ contemporânea da Zona Portuária, com os novos edifícios e serviços.

Vale frisar que mesmo depois das obras realizadas no porto para as Olimpíadas, algumas características se mantiveram, por exemplo, o uso institucional com a presença da Polícia Federal, Justiça Federal, Tribunal Regional Eleitoral, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto Estadual de Ambiente (INEA) e a Secretaria de Educação do Estado do Rio de Janeiro. A presença dos vazios (galpões desocupados, lojas vazias e terrenos baldios) ainda fazem parte do cenário nas ruas da Zona Portuária.

⁷¹ Apesar de mencionarmos a similaridade entre os processos, acreditamos que o atual processo possui proporções menores em termos das modificações no espaço construído e mesmo em termos funcionais, as obras de construção do porto foram fundamentais para inserção mais efetiva do Rio de Janeiro e do Brasil na divisão internacional do trabalho no século XX.

Mapa 5 – Trechos internos da Zona Portuária definidos por Nina Rabha e a localização de elementos pesquisados sobre a terciarização contemporânea



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

Brode (2006, p. 83) salienta que “o grande vazio estrutural da antiga área portuária engloba diversas situações de vazio urbano geradas a partir da obsoletização da atividade portuária”. Vaz e Silveira (1999) acrescentam e afirmam que a presença desses vazios pode possuir várias faces. Portanto, eles podem ser o resultado do enfraquecimento das atividades portuárias, mas também podem ser produtos da atual intervenção sobre a Zona Portuária, sendo assim devemos considerar “os novos e os velhos vazios” (VAZ e SILVEIRA, 1999, p. 56), pois se antes os processos possuíam vinculação com a defasagem técnica das estruturas portuárias (RABHA, 2006; BRODE, 2006), hoje devemos acrescentar também a especulação de terrenos vinculada ao processo de revitalização.

Distintamente, o trecho da “zona plana antiga” era marcado por “ruas mais estreitas, com casario colado e de época, em lotes de pequena testada” (RABHA, 1984, p. 13). A autora explica que nesse trecho havia um movimento constante de pessoas, além de um uso do solo mais intensivo, inclusive do comércio varejista. É precisamente neste trecho em que as ruas pesquisadas estão inseridas, o que nos permite compreender com mais clareza a presença dos chamados serviços ao consumidor final⁷² (ALLEN, 1988), como também a presença de outros serviços que nos revelam as divisões do trabalho anteriores, este é o caso das oficinas, das gráficas e, mesmo, dos botequins.

Nesse sentido, o eixo da Rua Sacadura Cabral e suas adjacências definem um limite entre a área mais modernizada e a área em inércia, revelando as permanências no que diz respeito aos diferentes usos da Zona Portuária, isto é, o atual processo de terciarização é capaz de introjetar funções atuais e modernizar alguns trechos de nosso recorte espacial, todavia esse processo se dá sobre os alicerces de um espaço construído que garante a manutenção de padrões espaciais semelhantes ao que foi proposto por Nina Rabha (1984).

As principais categorias de serviços registradas nas pesquisas de campo estão representadas no Mapa 6 e organizadas na Tabela 2. Constatamos aqui a predominância de “serviços ao consumidor” (ALLEN, 1988), dado o uso significativamente residencial que a Zona Portuária possui, sobretudo nas áreas próximas aos morros. Ressaltamos, assim, a presença dos serviços de “Alimentação e Restauração”⁷³, estes serviços possuem tanto peso sobre a composição do setor terciário das ruas pesquisadas que além do dado quantitativo, sua

⁷² Segundo Allen (1988), uma definição para os serviços segundo o destino de sua produção é a de “serviços ao consumidor”; para o autor essa definição representa um contraste aos “serviços de produção”. Assim, os serviços ao consumidor são aqueles destinados ao consumidor final, portanto eles atendem famílias ou indivíduos.

⁷³ Esta categoria de serviços se chama originalmente de “Alimentação, Restauração e Hotelaria”, porém como a presença dos serviços de hotelaria na área pesquisada é bastante restrito iremos abordar simplesmente os setores de alimentação e restauração.

análise qualitativa pode nos permitir compreender as coexistências de tempos sociais marcadas no espaço geográfico.

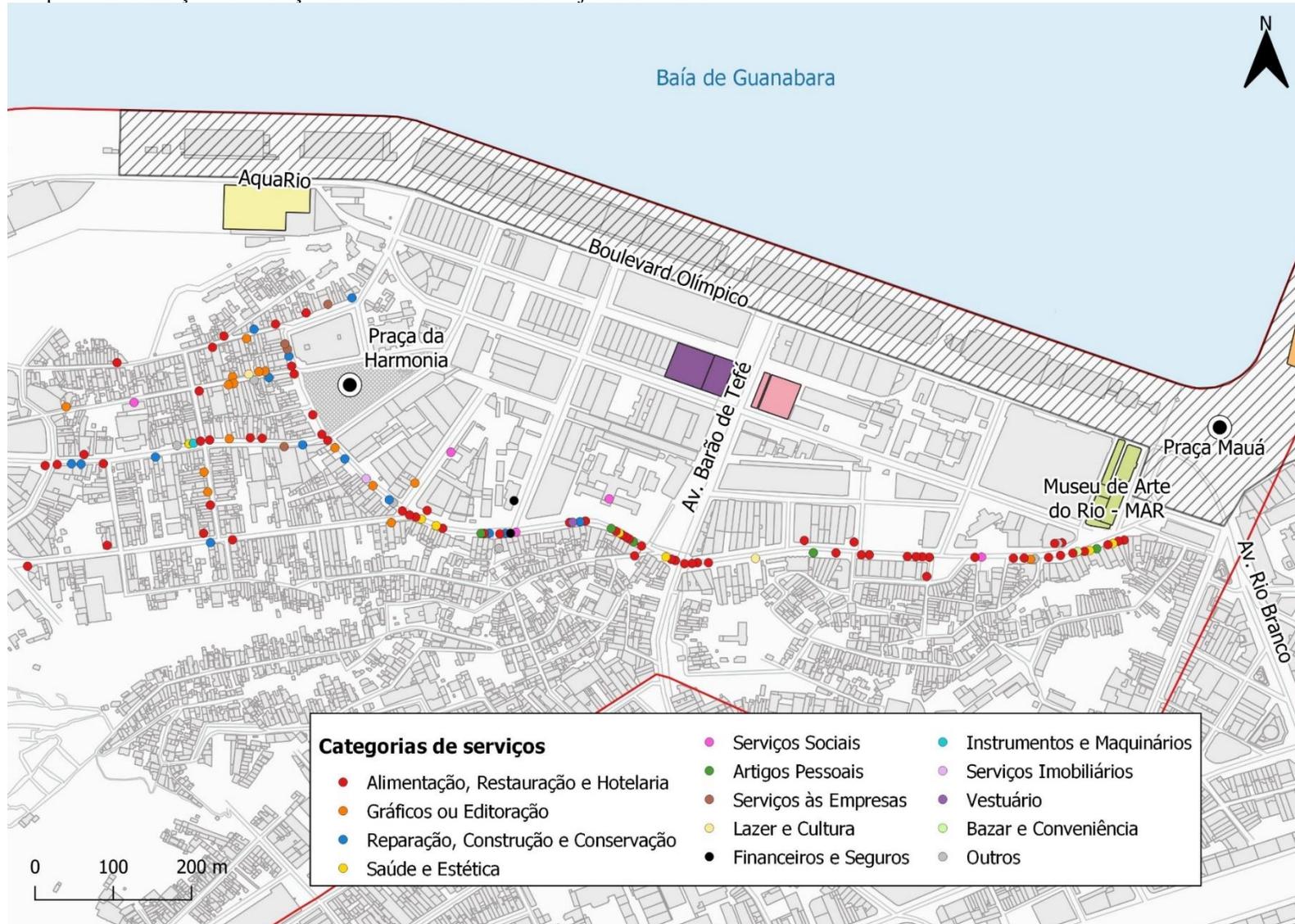
Também chama atenção a presença dos serviços “Gráficos ou Editoração” e de “Reparação, Construção e Conservação”. Os primeiros, representados principalmente pelas gráficas, encontram-se exclusivamente nas imediações da Praça da Harmonia, conforme veremos a seguir; os serviços de “Reparação, Construção e Conservação”, por sua vez, destacam-se pelas oficinas mecânicas e possuem um padrão locacional semelhante aos das gráficas.

Tabela 2 – Distribuição absoluta e relativa de estabelecimentos segundo as categorias de serviços na Rua Sacadura Cabral e adjacências, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2020

Categorias de estudo dos serviços	Número de estabelecimentos	%
Alimentação e Restauração	67	51,1
Gráficos ou Editoração	15	11,5
Reparação, Construção e Conservação	14	10,7
Saúde e Estética	7	5,3
Serviços Sociais	5	3,8
Artigos Pessoais	5	3,8
Serviços às empresas	4	3,1
Lazer e Cultura	5	1,5
Financeiros e Seguros	2	1,5
Instrumentos e Maquinários	1	0,8
Serviços Imobiliários	1	0,8
Bazar e Conveniência	1	0,8
Vestuário	1	0,8
Outros	6	4,6
Total	135	100

Fonte: GETER, 2013. Trabalho de campo, 2020.

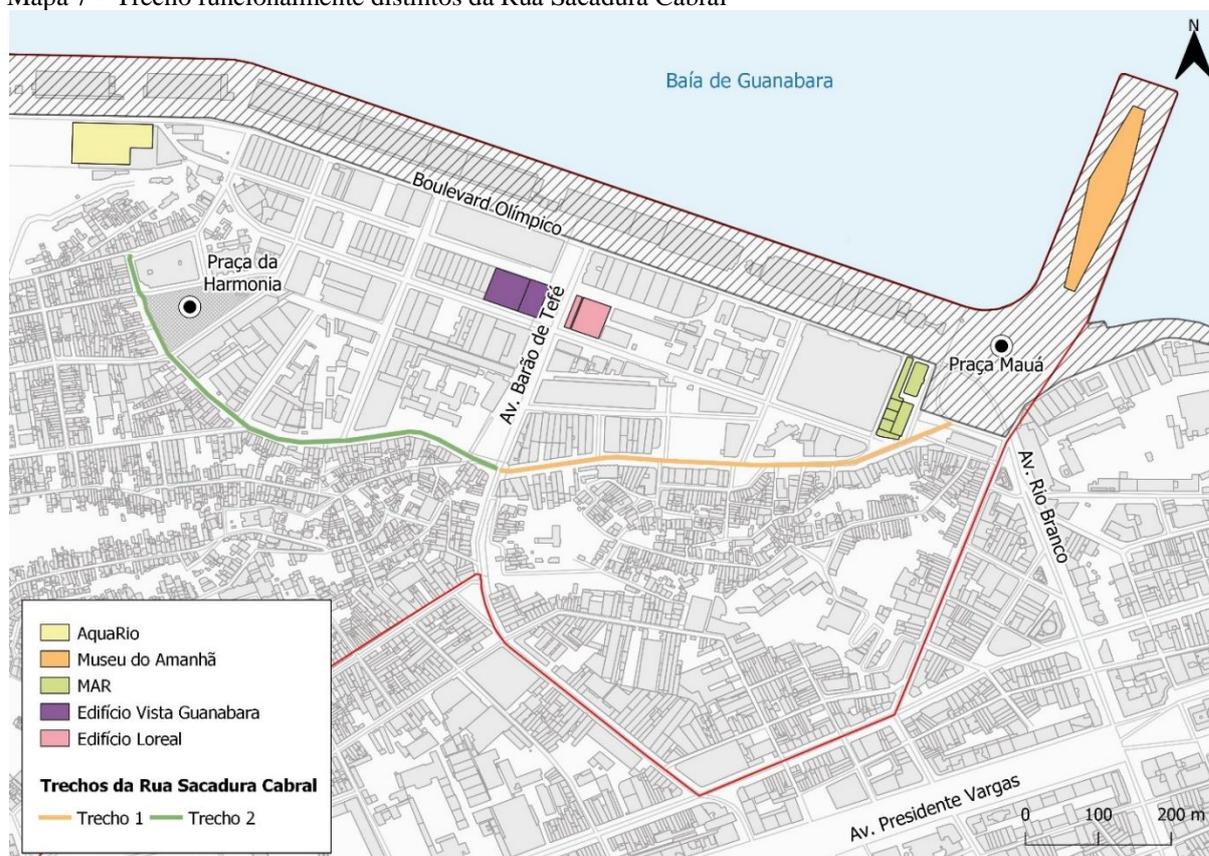
Mapa 6 – Localização dos serviços na Rua Sacadura Cabral e adjacências - 2020



Fonte: Trabalho de campo, 2020; GETER, 2013.

A Rua Sacadura Cabral representa um eixo de circulação interessante, pois corta longitudinalmente o bairro da Saúde e é a principal rua comercial da área de estudo. O logradouro, ainda, apresenta uma dinâmica funcional que pode ser diferenciada em duas partes tendo a Avenida Barão de Tefé como seu divisor, correspondendo ao que Lynch (2011, p. 69) propõe em sua metodologia como um “limite”, ou seja, um elemento linear que separa, como uma fronteira, dois tipos de áreas. O Mapa 7 a seguir representa os dois trechos funcionalmente distintos da Rua Sacadura Cabral.

Mapa 7 – Trecho funcionalmente distintos da Rua Sacadura Cabral



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

No trecho 1, localizado entre a Praça Mauá e o cruzamento com a Avenida Barão de Tefé houve um significativo investimento do poder público na atualização das infraestruturas urbanas, nele as calçadas foram ampliadas, árvores foram plantadas, novas lixeiras foram instaladas e o sistema de fiação passou a ser subterrâneo (Imagem 5). Constata-se, também, a presença de instituições e serviços públicos, a sede da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP (Imagem 6), por exemplo, está localizada neste trecho. Neste trecho também registramos a presença de estabelecimentos de

“Lazer e Cultura”, como a boate The Week e as casas de show Espaço Sacadura, Sacadura 154 e o Trapiche Gamboa.

Imagem 5 – Diferença entre a calçada no Trecho 1 e 2 da Rua Sacadura Cabral – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

Imagem 6 – Sede da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP)



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

Verifica-se, também, uma concentração de bares e restaurantes que se vinculam ao novo momento da Praça Mauá e do Boulevard Olímpico revitalizados. O Largo de São Francisco da Prainha e a Pedra do Sal devem ser mencionados por serem hoje responsáveis pela atração de significativos fluxos de visitantes para os bares e restaurantes desta rua.

Destacam-se, sobretudo, aqueles que conseguem explorar a cultura dos bares da cidade, assim como a tradição do samba e da religiosidade vinculada às raízes africanas da Zona Portuária, este é o caso do novo restaurante Casa Porto (Imagem 7), da roda de samba da Pedra do Sal (Imagem 8)e, mesmo, do tradicional restaurante Angu do Gomes.

Imagem 7 – Largo de São Francisco da Prainha com o restaurante Casa Porto ao fundo, Zona Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: Google Imagens, 2022.

Imagem 8 – Roda de Samba da Pedra do Sal, Zona Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: Google Imagens, 2021.

O segundo trecho se localiza entre a Avenida Barão de Tefé e a Praça da Harmonia e lá o cenário se mostra diferente, as calçadas são estreitas e antigas, algumas partes sequer possuem lixeiras, os comércios são mais populares, há a presença de restaurantes *self-service*, pensões e bares, além dos tradicionais botequins. Cabe destacar que no início deste trecho os serviços se articulam com a demanda do Hospital Federal dos Servidores do Estado, o que explica a localização no seu entorno imediato de farmácias, óticas, restaurantes e lanchonetes que buscam atender aos seus funcionários e pacientes.

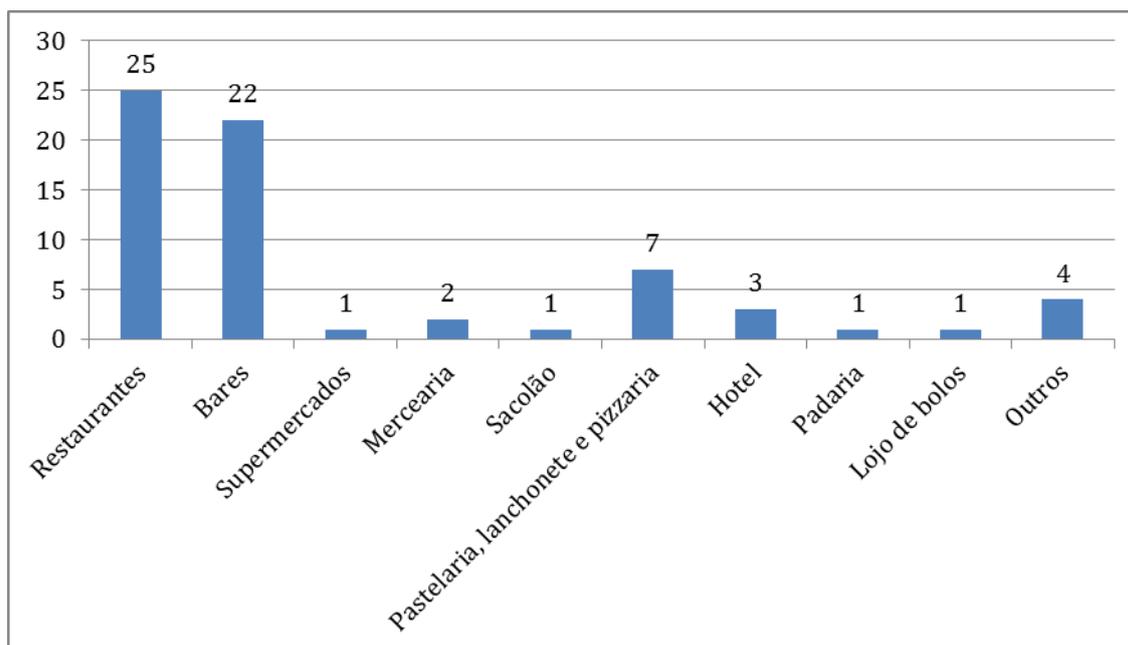
No trecho 2 também identificamos os estabelecimentos da categoria “Reparação, Construção e Conservação”, como as oficinas mecânicas que se prestam a reparar e fazer a manutenção de veículos, prolongando seu tempo de uso, reforçando a ideia de Santos (2004, p. 199) de que “a capacidade de recuperação que é uma das maiores características das economias pobre, em oposição ao desperdício das economias ricas e modernas”.

Nesse mesmo sentido da reparação de objetos, registramos serviços que fazem manutenção em aparelhos celulares e *lan houses*, que além de prestarem os serviços de acesso à internet, impressão de documentos e elaboração de currículos profissionais, elas também fazem serviços de manutenção e reparação de computadores. Naquilo que se refere a categoria de serviços de “Reparação, Construção e Conservação” devemos mencionar os depósitos de materiais de construção, vidraçaria e serralheria.

3.1.1 A presença dos serviços de alimentação e restauração

Os serviços de Alimentação e Restauração representam 50% dos serviços registrados, e dentro desse grupo os restaurantes são os que possuem mais registros, seguidos pelos bares (Gráfico 2). Esse dado é bastante representativo daquilo que entendemos por coexistência, porque grande parte dos restaurantes e bares encontrados nos remetem a outro tempo da Zona Portuária, isto é, ao tempo em que o trabalho no porto era fundamental para a dinâmica daquele espaço. Segundo o IBGE (1967, p. 70), “para atender aqueles que trabalham no porto e nas firmas comerciais, várias são as pensões que servem refeições por um preço mais barato, acessível aos trabalhadores de baixo poder aquisitivo” (IBGE, 1967, p. 70).

Gráfico 2 - Número de estabelecimentos da categoria Alimentação e Restauração



Fonte: Trabalho de campo, 2020.

Os serviços de alimentação e restauração, apesar de serem importantes, revelam uma antiga fragilidade da Zona Portuária que é a escassez de serviços ao consumidor final, principalmente aqueles destinados às primeiras necessidades da população residente em nossa área de estudo. Tal fato já foi abordado por outros pesquisadores, como Del Rio (1990) que ao pesquisar as funções desempenhadas na Zona Portuária identificou que o comércio atacadista ocupava as áreas planas próximas ao cais do porto tendo uma organização linear com o predomínio da comercialização de produtos alimentares, a venda de papel e artigos de escritório. Por outro lado, de acordo com as associações de moradores consultadas pelo autor, o comércio varejista vinculado ao uso residencial da área estava “bem aquém das necessidades da população local” (DEL RIO, 1990, p. 260).

Em nossa pesquisa registramos apenas um supermercado que pertence a rede Multi Market, ele ocupa o edifício onde funcionava anteriormente o Supermercado 2001 que fechou no ano de 2020. Registramos também duas pequenas mercearias, um sacolão e uma padaria. Ainda em termos dos serviços de alimentação também houve nos últimos anos a abertura de um supermercado da rede Supermarket no bairro do Santo Cristo, no local onde antes havia um supermercado da rede Mundial que deixou o bairro em 2014. A fragilidade desse tipo de serviço é tão significativa que o surgimento desses dois supermercados pode ser considerado hoje um avanço em relação ao cenário desses bairros nos últimos anos, uma vez que até o ano de 2019 só havia o Supermercado 2001 e ele não representava para os moradores da Saúde

uma opção adequada às suas necessidades, por motivos que envolviam os preços, a qualidade e variedade das mercadorias, bem como os aspectos da higiene do estabelecimento (ALVAREZ, 2019).

De toda maneira, os números são insignificantes haja vista toda a propaganda feita sobre a revitalização e a busca por estimular o uso residencial. Uma contradição, visto que o uso residencial já é uma característica marcante da Zona Portuária; portanto, a falta de políticas públicas que visem incentivar o desenvolvimento de serviços ao consumidor final destinados aos moradores dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo significa uma enorme perversidade do poder público, que mais de dez anos depois do início do projeto Porto Maravilha se contenta com alguns prédios corporativos e o Boulevard Olímpico como símbolos de algum tipo de progresso, virando as costas para o interior dos bairros e sua população.

A padaria localizada na Rua Pedro Ernesto pode ser considerada como um exemplo de resiliência comercial encontrado nas ruas pesquisadas, dadas as atualizações feitas em sua fachada e espaço interno. Entendemos que a resiliência comercial é “uma possibilidade vislumbrada para a urbanização de áreas centrais das cidades contemporâneas” (PACHECO, 2012b, p. 14) e que a ausência desse processo pode significar falta de interesse do Estado em fomentar a reabilitação de estabelecimentos no sentido da resiliência urbana (PACHECO, 2012b), germinando um processo que seja capaz de romper com a inércia que configura grande parte da Zona Portuária.

Ainda dentro dos serviços de alimentação e restauração, podemos afirmar que a presença dos bares é muito notória e exceto por aqueles mais próximos à Praça Mauá a maioria deles corresponde ao tradicional botequim, o que não constitui novidade na cultura portuária, uma vez que os botequins são importantes motores para o cotidiano e guardam grande relação com o trabalho na cidade.

No que se refere à localização desses botequins é interessante observar que dos 22 bares encontrados, 14 se localizam em esquinas e por vezes numa mesma esquina há um bar de cada lado da rua. Esta localização dos bares contribui ao entendimento da rua como lugar de encontro e as esquinas como interseção de caminhos e vivências das pessoas.

Henri Lefebvre ao teorizar sobre a rua nos indica que podemos argumentar a favor e contra ela; em favor da rua, ao valorizar sua importância do movimento e da mistura, “sem os quais não há vida urbana” (LEFEBVRE, 1999, p. 29); ao contrário, a rua também é a “transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo” (LEFEBVRE, 1999, p.31). Ou seja, a rua é local do encontro e os bares

beneficiam essa vida ao passo que são beneficiados por ela. Todavia, eles são insuficientes, pois do ponto de vista mais amplo do que a vida nas ruas possa significar, a escassez de serviços ao consumidor final que registramos torna as ruas de nosso recorte espacial em uma simples transição obrigatória marcada pela necessidade de deixar seu bairro e buscar outras partes da cidade para suprir suas demandas mais cotidianas.

Devemos salientar que os bares não apresentam aqui as características que se vinculam ao cotidiano das áreas próximas a Praça Mauá, pois se lá os bares voltam-se para um público *outsider*, aqui eles voltam-se para um cotidiano interno dos bairros, tendo como público o morador ou as pessoas que trabalham nas redondezas. Os bares aqui são simples e por vezes se constituem de adaptações da própria casa de seu dono (Imagem 9).

Imagem 9 – Bar na Rua Conselheiro Zacarias, Zona Portuária do Rio de Janeiro - 2019



Fonte: Pesquisa de campo, 2019.

Dentre tantos bares que ocupam as esquinas da Saúde destaca-se o Bar e Café Sulista pela presença de dois murais pintados pelo artista carioca Nilton Bravo que passaram pelo processo de tombamento pela prefeitura (Imagem 10). Tal fato revela a importância dos bares na composição da imagem do bairro (lugar da boemia e da malandragem⁷⁴). Sobre a imagem das cidades, Kevin Lynch (2011, p. 11) indica que existem objetos físicos (como os bares, em

⁷⁴ João do Rio ajuda a dar o tom da malandragem na Saúde quando diz: “Ora, este país é essencialmente poético. Não há cidadão, mesmo maluco, que não tenha feito versos. Fazer versos é ter uma qualidade amável. Na detenção, abundam os bardos, os trovadores, os repentistas e os inspirados. São quase todos brasileiros ou portugueses, criados na malandragem da Saúde. A medida poética é forte.” (DO RIO, 2012, p.188)

nosso caso) capazes de evocar uma imagem forte dos lugares por qualquer que seja o observador, conferindo “imaginabilidade” ao espaço urbano.

Nesse sentido, podemos notar que tal imaginabilidade criada por bares tão tradicionais é apropriada por atores modernos que investem em bares *gourmet* que emulam certa tradicionalidade. Segundo Barata-Salgueiro e Cachinho (2009, p. 19), essa é uma tendência da sociedade de consumo em que se nota a “passagem progressiva dos ‘espaços de comércio’ aos ‘lugares de consumo’, tendo como trave mestra o simbolismo das lojas e das mercadorias”. Diante do que os autores nos ensinam podemos afirmar que na Zona Portuária coexistem, nesse sentido, bares que são tradicionais e representam um tempo social pretérito junto de outros que são efetivamente lugares de consumo, pois são “geridos enquanto lugares de experiência” (BARATA-SALGUEIRO E CACHINHO, 2009, p. 11) e não são botequins verdadeiramente, são apenas no nome ou na imagem que buscam apropriar em função do desejo crescente em consumir serviços que remetam ao cotidiano ou a cultura local.

Imagem 10 - Mural de Nilton Bravo na parede do Bar e Café Sulista, Zona Portuária do Rio de Janeiro - 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

3.1.2 A presença das gráficas na Zona Portuária

O elevado número de gráficas não surpreende e nos indica que o porto foi tão potente que as funções vinculadas a sua dinâmica ainda têm naquele espaço o *locus* de sua reprodução. Encontrar as gráficas (Imagem 11) durante uma pesquisa de campo pelas ruas da Saúde nos aproxima da ideia de Santos (2012a, p. 73) de que o geógrafo possui semelhanças com o arqueólogo, pois ambos tomam um objeto do presente e buscam a compreensão das

ações do passado para retornar e compreender o presente acumulado de tempos sociais sucessivos ou coexistentes.

Imagem 11 – Gráficas na Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019

Segundo o IBGE (1967) a atividade gráfica ou de editoração encontrava na Área Central seu local privilegiado, em função da presença do porto responsável pela importação do papel e pela presença do Centro com os jornais e escritórios que consumiam os serviços das gráficas, nesse sentido a pesquisa pontua que

existe grande quantidade de estabelecimentos do gênero editorial e gráfico distribuído por toda a área, porém com maior densidade na sua periferia. A presença desses estabelecimentos gráficos na Área Central, encontra explicação em várias causas, entre as quais a dependência da importação de papel estrangeiro pelo porto do Rio de Janeiro, a necessidade de se encontrarem próximo de seus compradores como as livrarias, os órgãos do governo, enfim, os consumidores, através da compra de jornais e revistas (IBGE, 1967, p. 94).

Assim, as gráficas na Zona Portuária devem ser entendidas como verdadeiros testemunhos de um tempo em que o porto e as atividades econômicas que se desenvolviam no seu entorno possuíam forte coerência. Pensamos aqui na “coerência” dentro dos termos propostos por Sánchez (1988), pois para este autor é a coerência entre a estrutura social e a estrutura espacial que garantem implantação e o bom funcionamento das tecnologias sobre o espaço.

Diante do atual processo de terciarização e da nova divisão do trabalho que emerge desse processo, podemos afirmar que as gráficas são formas que paulatinamente vão perdendo sua coerência com espaço, pois hoje os parâmetros que buscam definir a estrutura espacial da

Zona Portuária são pensados por agentes exógenos, assim a estrutura social exigida para que a coerência seja alcançada é igualmente definida segundo padrões externos. Nesse sentido, serviços que já tiveram forte vinculação com a Zona Portuária, assim como os serviços gráficos e de editoração, hoje vem se tornando menos coerentes com aquele espaço.

Nesse sentido que a presença de gráficas é tão interessante, elas materializam a inércia que caracteriza nossa área de estudo, revelam a coexistência de divisões do trabalho ao passo que no mesmo quadrante que elas há também serviços avançados sendo desenvolvidos em edifícios inteligentes. São verdadeiras rugosidades, isto é,

são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço. As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizados (SANTOS, 2012d, p. 173).

Nota-se, dessa forma, que apesar de termos na Zona Portuária um espaço marcado pelo uso residencial, os aspectos de sua economia urbana denotam que os serviços deste espaço não se direcionam ao morador comum, ao contrário, parece ainda haver uma tendência para a composição de um setor terciário complementar às demandas do Centro da cidade. Fato que pode ser notado, sobretudo, pela permanência de certas atividades que ajudaram a definir a função desta zona dentro da divisão do trabalho própria da cidade do Rio de Janeiro.

3.2 A presença dos vendedores de rua: um contraponto à modernização

Outro aspecto importante para compreensão de nosso recorte espacial é aquele que se refere a ação dos vendedores de rua sobre o espaço renovado do Boulevard Olímpico. Para fazer a pesquisa sobre esses trabalhadores fizemos trabalho de campo e buscamos observar alguns aspectos que nos permitissem compreender as localizações, os tipos de produtos comercializados e as ferramentas utilizadas na realização da atividade comercial. Com isso buscamos situar empiricamente a ação dos vendedores de rua e indicar os contrapontos existentes no processo de terciarização contemporânea.

De acordo com Milton Santos os vendedores de rua são “o nível inferior da pulverização do comércio” (SANTOS, 2004, p. 218). Acreditamos que sua presença também pode ser considerada um contraponto à modernização ocorrida na Zona Portuária na última década, uma vez que tal processo se manifesta por um lado pela criação de novos sistemas

técnicos, por outro lado tal registro nos mostra como a cidade enquanto espaço produtivo pode ser utilizada, também, pelos vendedores de rua.

Esses agentes do circuito inferior da economia urbana, diferentemente das firmas de serviços avançados, são dependentes das horizontalidades para a realização de suas atividades comerciais; eles não dispõem de tecnologias e é a possibilidade de comunicação direta com clientela em espaços como a Praça Mauá e Boulevard Olímpico que permite a realização de seu trabalho. Esse cotidiano revela uma tendência à Área Central que fora apresentada por Pacheco (1999) em outro momento, mas que nos permite compreender a realidade contemporânea da Zona Portuária. Nas palavras da autora,

o centro acumula “o novo e o tradicional”, dimensões que podem ser evidenciadas na economia de serviços avançados e na economia informal, em uma dinâmica que o marca como lugar de heterogeneidade econômica, social, espacial e cultural (PACHECO, 1999, p.2).

Segundo Vargas (2001, p. 303) “manifestações do comércio ambulante ocorrem em pontos localizados próximos a eventos esporádicos ou mesmo periódicos, sempre atraídas pelos fluxos de pessoas”. Para outra pesquisadora como Godoy (2021, p. 84) esses trabalhadores “exercem sua territorialidade nas áreas centrais” e isso gera conflitos pois expõe a disputa de classes existente nas sociedades. Dentre os conflitos que a autora cita, o Movimento Unido dos Camelôs (MUCA) é a organização que mais se destaca em termos de organização desta parcela da classe trabalhadora.

No Rio de Janeiro essa disputa tem colocado a Prefeitura frente aos trabalhadores que se organizam no MUCA, esse movimento hoje é responsável por levar adiante as pautas⁷⁵ desses trabalhadores, quer nas reivindicações que envolvam a segurança e o direito de trabalhar, quer nos debates que envolvam a formulação de leis.

A presença destes trabalhadores na Zona Portuária significa em termos de divisão do trabalho mais do que sua simples atividade econômica, isto é, eles também são capazes de criar novas divisões do trabalho ao mobilizar outros agentes locais: uns que já existiam e outros que emergem. Neste primeiro grupo destacam-se os serralheiros locais que fazem

⁷⁵ Estão hoje dentro das principais pautas do MUCA: combater o porte de armas de fogo pela Guarda Municipal; garantir o acesso dos camelôs e vendedores ambulantes aos benefícios pagos pelo Estado durante a pandemia; reivindicar alterações no novo projeto urbano da Prefeitura, o “Reviver o Centro”, considerado pela categoria como um projeto que desconsidera e dificulta o trabalho dos camelôs em diversos trechos da Avenida Rio Branco. A Prefeitura do Rio de Janeiro, por sua vez, justifica suas ações pela necessidade de regular o uso do solo urbano na área mais importante da cidade, seja em termos econômicos, seja em termos históricos e culturais. Busca-se recriar no centro um espaço onde pedestres possam circular mais livremente. De acordo com Pacheco (2020b), além dos camelôs/ambulantes e da Prefeitura, nós devemos também mencionar a ação dos lojistas e do setor financeiro que se entrelaçam a partir das demandas que envolvem a acumulação capitalista ou mesmo a sobrevivência. Portanto, os conflitos ganham complexidade em razão dos agentes que atuam sobre o espaço urbano e também do contexto de empobrecimento em que a cidade e o país se inserem.

reparos ou até confeccionam os carrinhos e também pelos donos e “tomadores de conta”⁷⁶ de estacionamentos⁷⁷, pois esses são responsáveis por guardar durante a noite os carrinhos dos vendedores. Godoy (2021) em sua pesquisa também identificou esse tipo de relação entre vendedores de rua e estacionamentos, contudo em sua pesquisa a autora também conseguiu revelar como essa relação reserva outro traço importante desse tipo de trabalhador, que é o da cooperação que se constrói entre eles. Sobre uma de suas entrevistadas a autora nos diz que

a garagem que ela aluga para guardar seus equipamentos de trabalho também oferece abrigo para outros ambulantes que nem sempre dividem o preço do aluguel. Reconhecendo a dificuldade que alguns deles têm em “ganhar algum dinheiro” ela não cobra nada (GODOY, 2021, p 88).

Dentre aqueles que emergem destacamos os “envelopadores de isopor” (Imagem 12) que foram registrados na Rua do Livramento, eles desenvolvem um certo tipo de trabalho que é diretamente ligado ao dos vendedores de rua, pois trabalham reforçando caixas de isopor com fitas adesivas e posteriormente estas caixas são utilizadas pelos vendedores de rua em sua atividade econômica.

Imagem 12 – Envelopador de isopor na Rua do Livramento, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

⁷⁶ Nem todos os responsáveis pelos estacionamentos são seus donos, alguns apenas são designados para vigiar ou como eles próprios mencionam “tomar conta” do estacionamento.

⁷⁷ Dos seis estacionamentos registrados quatro possuíam acordos para que os vendedores de rua guardassem seus carrinhos durante a noite, normalmente esses combinados envolvem pequenas quantias de dinheiro, todavia, segundo os responsáveis pelos estacionamentos há bastante flexibilidade quanto aos mencionados acordos e seus valores.

Em termos de divisão do trabalho essa é uma interessante evidência de que os de baixo também são capazes de criar sua própria organização, ainda que ela seja baseada na adaptação às conjunturas ou na sobrevivência de seus atores, sobre o emprego no circuito inferior, Santos diz o seguinte

a divisão do trabalho também é grande, e é errado acreditar que essa característica é estatisticamente exclusiva das sociedades industriais, ou que ela só aparece num grau de industrialização avançada. A diferença aqui é que ela é acompanhada de uma multiplicação das tarefas, frequentemente de uma pulverização da atividade de modo a acolher ao máximo os que procuram fazer alguma coisa. De resto, o trabalho é o ator essencial no circuito inferior, quando no circuito superior é o capital (SANTOS, 2004, p. 203).

Os vendedores de rua (Imagem 13), a partir de seu trabalho intensivo ocupam áreas renovadas, como o Boulevard Olímpico, local que hoje atrai um tipo de turista que foi definido por Vargas (2016) como “consumidor de lugares”. Para a autora esta categoria de turista urbano é mais abrangente e nela a atividade turística não é praticada exclusivamente pelo turista, mas também pelos moradores da própria cidade, sendo assim

o sujeito do turismo urbano não seria apenas o turista, mas o consumidor de lugar, incluindo-se nessa categoria todos os que consomem ou vivenciam a cidade: visitantes que não pernoitam na cidade (excursionistas), independentemente das motivações da viagem, e seus moradores (VARGAS, 2016, p. 160).

Para nossa análise nos valem, também, do que foi dito por Santos (2004) ao explicar como esse trabalhador atua em relação aos seus clientes, segundo o autor “o vendedor de rua é menos dependente da clientela que os outros. Ele vai à sua procura, ele tenta sua clientela” (SANTOS, 2004, p. 218). Assim sendo, a Praça Mauá, o Boulevard Olímpico (Imagem 14) e o AquaRio⁷⁸ (Imagem 15) são pontos estratégicos para que esses trabalhadores possam tentar sua clientela, garantindo o necessário para a sobrevivência.

Imagem 13 – Trabalhador de rua e seu carrinho na Zona Portuária – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

⁷⁸ O AquaRio localizado no bairro da Saúde hoje tem em suas imediações um novo símbolo da globalização na qual a Zona Portuária está inserida, a roda gigante Rio Star. Cópia de experiências estrangeiras e que hoje também faz parte do cotidiano de nosso recorte espacial.

Imagem 14 – Museu do Amanhã ao fundo e visitantes e vendedores de rua na Praça Mauá, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

Imagem 15 – Entrada do AquaRio com visitantes e vendedores de rua, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

A maior parte deles utiliza carrinhos para trabalhar semelhantes ao da Imagem 16. Registramos também aqueles que trabalham com bancas, bicicletas ou simplesmente a pé e isso reflete uma característica bastante significativa do circuito inferior que está ligada aos meios de trabalho. Para esses vendedores “algumas caixas, uma prancha, uma cesta, não mais do que duas mãos: isso é suficiente para improvisar um vendedor” (SANTOS, 2004, p. 218) e é precisamente isso que se observa em nosso recorte espacial.

Imagem 16 – Vendedor de bebida e vendedor de algodão doce no Boulevard Olímpico em frente ao mural “Etnias” do artista Eduardo Kobra, Zona Portuária do Rio de Janeiro – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

Esta capacidade de improvisar reflete uma oposição frente a objetividade e rigidez dos novos serviços, reforçando a ideia de Milton Santos de que as cidades do Terceiro Mundo são dotadas de uma “flexibilidade tropical” na qual seu meio ambiente construído “permite a atuação de todos os tipos de capital e desse modo, admite a presença de todos os tipos de trabalho” (SANTOS, 2013, p. 74).

Dos principais tipos de produtos comercializados pelos vendedores de rua no Boulevard Olímpico destacam-se as bebidas, como: água, refrigerantes, cervejas e água de coco. A presença desses vendedores de bebida pode ser creditada ao fácil acesso aos produtos vendidos, uma vez que existem depósitos de bebidas na Rua Sacadura Cabral e em suas adjacências. Esses depósitos garantem também o gelo utilizado no armazenamento das bebidas. A venda de gelo foi, inclusive, uma das formas comerciais identificadas em nossa pesquisa, os depósitos de bebidas dispõem de carrinhos que circulam e vendem seu gelo para outros vendedores (Imagem 17).

Do ponto de vista do comércio de alimentos destacamos os tradicionais pipoqueiros. Outros tipos de produtos vendidos são, por exemplo, sanduíches, churros, sorvete, açaí e tapioca. Com exceção da venda de produtos gelados como sorvete e açaí que dependem de um carrinho específico para seu armazenamento, todos os outros produtos são vendidos em carrocinhas.

Imagem 17 – Vendedor de gelo na Praça Mauá em frente ao Museu do Amanhã – 2019



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

Buscando compreender a localização deste comércio tão fluido conseguimos observar que apesar da possibilidade de locomoção, a maior parte dos vendedores optavam por permanecerem fixados em alguns pontos específicos. A Praça Mauá destaca-se e mesmo que ao longo do Boulevard e nas imediações do AquaRio a presença seja significativa, ainda assim ela é menor. A explicação para tal ocorrência está ligada à presença dos museus na Praça Mauá, assim como dos bares localizados no primeiro trecho da Rua Sacadura Cabral que ao promoverem algum tipo de evento acabam atraindo, não só, mas principalmente, os vendedores de bebidas que acabam disputando fregueses com os bares ao vender bebidas por preços mais baratos, assim eles conseguem absorver uma parte da clientela gerada pelo bar.

A presença dos museus cria uma verdadeira “parada dos museus”, como a toponímia escolhida para a estação de VLT da Praça Mauá nos sugere. O Museu do Amanhã talvez seja o grande ícone deste processo de renovação, seja por seu caráter midiático e por sua exposição interativa e tecnológica sobre questões da atualidade, seja por sua arquitetura imponente projetada pelo arquiteto Santiago Calatrava, fato que certamente deve ser considerado como um aspecto da inserção desta zona num conjunto de espaços da globalização.

A importância dos museus também se reflete em suas lojas. Nas palavras de Pacheco (2020a, p. 25)

Os novos museus representam uma interseção do espaço-tempo, cruzamento dos espaços absoluto, relativo e relacional na Praça Mauá refuncionalizada. O Museu do Amanhã, obra de Calatrava, por sua posição transversal à contínua e longitudinal

linha do cais do porto, constitui uma interseção cunhada pela monumentalidade. As lojas investem na imagem dos museus, pois seu acervo copiado vira produto para o consumidor, que assim registra sua visita na memória mediante o objeto de valor simbólico que traduz o “eu fui, vi e senti” pela posse de um objeto material. Constituem valores relacionados com os sentimentos e o “ter e ser” do indivíduo.

Os museus e suas lojas, portanto, acabam criando demandas exatamente por objetos que assim como está dito acima traduzem o “eu fui, vi e senti” e assim o comércio se realiza não só enquanto troca, mas também como a possibilidade de suprir desejos (BARATA-SALGUEIRO e CACHINHO, 2009). É a partir dessa percepção que o circuito inferior cria sua estratégia e busca alcançar um tipo de visitante que, igualmente desejoso por um objeto que o sirva de registro da visita, acaba por comprar o *souvenir* na banca montada nas proximidades dos museus (Imagem 18), pois se o circuito superior tende a criar as conjunturas “ao contrário, o circuito inferior só pode funcionar através de uma adaptação estreita às condições conjunturais” (SANTOS, 2004, p. 253).

Imagem 18 – Banca de *souvenir* situada no Boulevard Olímpico nas imediações do Museu de Arte do Rio (MAR)



Fonte: Trabalho de campo, 2019.

Diante disso, a terciarização contemporânea pela qual passa a Zona Portuária revela um lugar onde a inércia compartilha o espaço com a modernização, não podendo ser negada nas análises sobre este recorte espacial, especialmente naquelas que tiverem como foco a economia urbana. O estudo sobre o lugar feito neste capítulo nos permitiu compreender melhor como no cotidiano das cidades as diversas divisões do trabalho podem coexistir.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A terciarização é atualmente um dos principais processos responsáveis pela organização das cidades. Nesta dissertação conseguimos observar como a economia de serviços se reafirma dentro da economia carioca como seu grande motor. Logo, a terciarização é também o processo responsável pela definição das divisões do trabalho que se assentam sobre a Zona Portuária.

Tal circunstância não é inédita, visto que desde os anos 1970 os serviços passaram a representar um dos principais setores da economia mundial, se tornando um dos principais responsáveis pela organização dos espaços urbanos, sobretudo dos grandes centros, conforme foi demonstrado por diversos autores, como Daniels (1991) que discutiu a constituição de um mundo de serviços; Browning e Singlemann (1978) que detectaram as novas complexidades do setor de serviços; Lipietz (1986) que afirmou que a terciarização era processo que não suplanta a industrialização, mas que ocorre de forma simultânea.

O mencionado processo no Rio de Janeiro assume, certamente, suas particularidades. Para Pacheco (1998) a urbanização terciária é uma marca da metrópole, portanto, a economia terciária na cidade do Rio de Janeiro assume uma importância singular, dados os processos históricos que a constituíram (PACHECO, 1998; 2009; LESSA, 2001; RABHA, 2006; ABREU, 2013).

Igualmente, o porto do Rio de Janeiro foi central para o fortalecimento econômico e político do Rio de Janeiro. A posição da cidade na rede urbana nacional se consolidou graças à vocação portuária construída ao longo do tempo (BERNARDES, 1990; RABHA E PINHEIRO, 2004). Daí emergem alguns elementos que constituem nossa problemática, pois se o porto do Rio de Janeiro sempre teve importância no papel desempenhado pela cidade nas divisões do trabalho que ocorreram no passado, qual seria hoje o papel desempenhado pela Zona Portuária na atual divisão do trabalho, visto que no contexto recente essa zona vem passando por processos que buscam construir uma nova relação entre ela e o Centro da cidade a partir, entre outras coisas, da localização de firmas de serviços avançados. Algumas, inclusive, se deslocando desde o próprio Centro ou de outras centralidades, como a Barra da Tijuca.

A qualificação dos novos serviços da Zona Portuária no permitiu identificar a preponderância de determinadas categorias, como a dos Serviços às Empresas; há também a

presença dos serviços Financeiros e de Seguros na composição do setor dentro da terciarização contemporânea que vem atuando e alterando a divisão do trabalho na cidade do Rio de Janeiro.

Os Serviços às Empresas por sua natureza complexa nos permite afirmar que no interior dessa categoria diversas atividades podem ser representadas. Jiménez e Urtilla (1992), por exemplo, afirmaram que atualmente é difícil delimitar o limite das atividades que podem representar tal categoria de serviços, havendo firmas puras de serviços às empresas, mas também há serviços que são internos e, por isso, podem ser desempenhados no interior de indústrias ou corporações.

Nesse sentido, podemos dizer que na Zona Portuária encontram-se hoje, mesmo que ainda de forma incipiente, firmas que correspondem às diversas definições, sejam serviços internos, sejam os serviços puros, isto é, serviços desempenhados por firmas que tem em seus produtos finais o *input* para outras firmas.

Em nossa pesquisa se destacaram as firmas que atuam nos ramos da produção de energia elétrica, construção civil, cosméticos, automobilístico, consultoria empresarial e financeira, advocacia, classificação de riscos, turismo e tecnologia.

Os serviços internos das corporações demonstraram a importância desse agente na organização do espaço urbano, como nos explica Corrêa (1991). A presença dessas firmas chama atenção, pois revelam as novas articulações que a Zona Portuária tem estabelecido com outros pontos do território, visto que ali estão os escritórios com setores de gestão, *marketing* e diretorias, esse é o caso, por exemplo, da Enel, Odebrecht, Tyshman Speyer, Granado, L'Oreal e Nissan.

As empresas de consultoria empresarial e financeira, os escritórios de advocacia, as empresas de classificação de risco, tecnologia e turismo completam os ramos de atuação representados pelos Serviços às Empresas. Essas firmas cumprem o papel de dar suporte para outras empresas com seus serviços especializados. A B2W, nesse caso, desenvolve sites e sistemas de *marketplace* e *e-commerce* para redes varejistas. Outras firmas atuam gerando informações para o mercado, como no caso da Fitch Ratings; ou mesmo gerando estratégias empresariais e fomentando novas empresas, a exemplo do que fazem a Fábrica de Startups, Clube do Empreendedor e a Previa Factoring. De forma semelhante podemos mencionar os escritórios de advocacia que atuam em áreas do direito empresarial e têm como clientes algumas grandes empresas.

As seguradoras representam um significativo aporte para a Zona Portuária, visto que somente o Bradesco Seguros adquiriu um edifício inteiro, deixando sua antiga localização no

bairro da Tijuca. A Amil unificou suas operações no Rio de Janeiro e passou a ocupar diversos andares do edifício Vista Guanabara, representando um dos principais movimentos de empresas em direção ao nosso recorte espacial. Em uma estratégia diferente a Unimed buscou segmentar suas operações, que antes se concentravam em seu edifício na Barra da Tijuca e agora estão segmentadas, uma parte segue no mesmo bairro e a outra parte funciona na Zona Portuária. Desde o Centro da cidade identificamos o deslocamento da Icatu Seguros, que assim como a Amil buscou agrupar seus setores operacionais.

Todavia, nosso objetivo como mencionamos é mostrar que além dos novos edifícios, firmas e seus serviços, a Zona Portuária também é o espaço onde atuam agentes econômicos menos poderosos, mostrando aquilo que é explicado por Santos (2012a) quando este autor nos diz como as cidades são hoje espaços onde os pobres podem subsistir, em suas palavras “pode-se, também, dizer que há uma especialização de atividades por cima e uma especialização de atividades por baixo” (SANTOS, 2012a, p. 323).

Portanto, ao falarmos do processo de terciarização, devemos considerar aquilo que permanece em termos de divisão do trabalho, sobretudo porque na Zona Portuária estas atividades prevalecem, pois o que há de novo está restrito a pontos específicos.

Assim, nos interessou registrar os aspectos daquilo que Santos (2012a) chamou de eixo das sucessões, ou seja, o que há de novo, mas também dos aspectos representativos do eixo das coexistências, ou seja, aquilo que permanece. Para isso, partimos dos elementos do lugar para mostrar como na Zona Portuária a modernização e a inércia são processos coexistentes e que, por conseguinte, são também explicativos das particularidades que configuram aquele lugar e seu cotidiano.

Esta proposta que considera os elementos do espaço terciário da Zona Portuária em seu interior nos permitiu registrar a escassez de serviços ao consumidor final, serviços de primeira necessidade são pouco representativos, ainda que o uso residencial seja marcante nessa zona. Exacerbam-se, assim, algumas desigualdades marcantes de nossa sociedade. Prédios e firmas passam a se articular com a cidade e com outros pontos do território ao passo que a população local segue sofrendo das mesmas carências de outrora, seguem preteridos e prejudicados em termos de sua capacidade de reprodução social no bairro onde residem.

Observamos a Rua Sacadura Cabral e suas adjacências e destacamos seus dois trechos com suas respectivas dinâmicas. No primeiro trecho existe um dinamismo maior e ali se localizam alguns atrativos da Zona Portuária, os bares e restaurantes são atualizados ao atual contexto, ali há uma maior proximidade da Praça Mauá, dos museus e do Boulevard Olímpico. No segundo trecho, mais afastado da Praça Mauá e mais para dentro da Zona

Portuária registramos a presença dos bares mais simples e não vinculados ao atual contexto de terciarização, refletem o tempo do porto pujante e dinamizador do trabalho.

Se no primeiro trecho os serviços respondem aos fluxos de visitantes que são gerados pelo Museu do Amanhã, MAR, pela orla marítima e Boulevard Olímpico, no segundo trecho a dinâmica se articula com a vida local de uma Zona Portuária que viveu anos de obsolescência. Isso pode ser representado pelas gráficas, depósitos de materiais de construção, assim como pelo significativo número de restaurantes simples e mais baratos, alguns são pensões e outros adotam o modelo *self-service*.

No âmbito dos serviços de alimentação hoje existem dois supermercados na área, realidade recente, dada a insuficiência de supermercados até 2019. Os outros números desse tipo de serviço são irrisórios frente ao que se entende por razoável em termos da necessidade de se abastecer.

Outro ponto interessante de nossa pesquisa sobre as coexistências é aquele que mostra a presença dos vendedores de rua que atuam na orla, sobre o Boulevard Olímpico. Esse grupo de trabalhadores circula pelos espaços renovados buscando vender seus produtos para os visitantes que frequentam o local. A presença desse grupo materializa no espaço as estatísticas de desemprego e informalidade que no Rio de Janeiro e no Brasil alcançam índices cada vez mais elevados. Eles são o termômetro da desigualdade em que estamos inseridos hoje.

Diversos carrinhos podem ser encontrados circulando pelo Boulevard Olímpico. Os principais pontos de vendas são, certamente, aqueles que se aproximam dos novos objetos culturais e de lazer, como o Museu do Amanhã, o MAR e o AquaRio. Esses vendedores, por sua vez, mobilizam alguns serviços locais, como os serralheiros que produzem ou fazem reparos em seus carrinhos; os estacionamentos também participam dessa dinâmica, porque é neles que os carrinhos ficam guardados durante as noites; além dos depósitos de bebidas que fornecem os produtos comercializados.

Por fim, nossa pesquisa buscou compreender a Zona Portuária a partir das coexistências que a definem enquanto lugar particular num mundo globalizado. Assim sendo, no caso concreto da Zona Portuária do Rio de Janeiro uma realidade complexa se materializa em edifícios inteligentes, museus, veículos leves sob trilhos, Boulevard Olímpico, carrinhos com caixas de isopor, carrocinhas, trabalhos especializados e trabalhos precários, tudo isso nos revela um contexto em que atuam dialeticamente os agentes da racionalidade globalizada e agentes da contra-racionalidade local, estes últimos nas palavras de Milton Santos “reavaliam a tecnosfera e a psicofera, encontrando novos usos e finalidades para objetos e técnicas e também nossas articulações práticas e novas normas, na vida social e afetiva”

(SANTOS, 2012a, p. 326). Tais contrastes nos mostram como uma parcela da população mais pobre resiste e depende da contiguidade para desenvolverem suas atividades, eles atuam segundo a lógica horizontal (SANTOS, 2012a) e usufruem do *continuum* que é a cidade, ao passo que as novas torres e seus serviços assemelham-se a *bunkers*, regulados e organizados segundo a lógica informacional e vertical (SANTOS, 2012a).

Diante do que foi exposto, concluímos que a terciarização contemporânea na Zona Portuária reorganiza o espaço e define uma realidade marcada pela modernização, mas também pela inércia. De modo que até o presente momento nós conseguimos identificar as novas funções esperadas para aquele espaço, isto é, funções ligadas aos serviços avançados. Contudo, a presença de antigos serviços e mesmo de vendedores de rua nos revelam a coexistência de divisões do trabalho que marcam nosso recorte espacial.

A Zona Portuária ainda não se constitui como uma centralidade de serviços, nem sua população consegue usufruir de sua tímida revitalização, sendo assim, o incipiente processo de terciarização experimentado por esta zona ainda pode adquirir outro significado no futuro, algo diferente e com verdadeira vitalidade, pois por ora o que se revela são as contradições de uma cidade marcada por profundas desigualdades.

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.

_____. Sobre a memória das cidades. *Revista Território*, ano III, nº 4, jan./jun. 1998.

ALLEN, John. Service Industries: Uneven Development and Uneven Knowledge. *Area*, Vol. 20, No 1 (Mar), pp. 15-22, 1988.

ALVAREZ, Roberto Barreto. *O incipiente comércio de bairro na Saúde (Zona Portuária do Rio de Janeiro): uma análise a partir dos elementos espaciais da Rua Conselheiro Zacarias na atualidade*. 2019. 66f. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARAÚJO JUNIOR, Aramis Cortes. *A rede mundial de conectividade das firmas de tecnologia da informação da cidade do Rio de Janeiro*. 2017. 254 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

BARATA, Paulo Henrique. *O Estado capitalista e a produção desigual do espaço no bairro de Campo Grande – Rio de Janeiro*. 2012. 177 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

BARRETO, Rafael Kristc. O papel dos fluxos empresariais e os espaços de cultura e lazer na nova centralidade de Botafogo (Rio de Janeiro). *IX SEUR – IV Colóquio Internacional sobre o Comércio e o Consumo Urbano*, 2013, Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2013.

BARROS, Paulo Cezar de. *Espaço e tempo no centro do Rio de Janeiro: a cidadela empresarial de Santo Antônio em suas múltiplas espacialidades*. 2016. 215f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *Geografia Urbana*. Porto: Fundação Calauste Gulbenkian, 1983.

BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: a revolução urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BERNARDES, Lysia. M. C.; SOARES, Maria Therezinha Segadas. *Rio de Janeiro: cidade e região*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990.

BERTONCELLO, Rodolpho. El Puerto Madero de Buenos Aires: El turismo como objetivo y como estrategia. *Patrimônio: Lazer & Turismo*. v.3, maio/2006.

BRITTON, Stephen. The role of services in production. *Progress in Human Geography*; 14(4): 529-546, 1990.

BRODE, Andréa de Lacerda Pessôa. *Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas*. 2006. 603 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

BROWNING, Harley; E SINGLEMANN, Joachim. The Transformation of the U.S. Labor Force: The interaction of industry and occupation. *Politics and Society*, 8 (3-4), pp. 481-509, 1978.

BURGESS, Ernest. The growth of the city: An introduction to a research Project. In: PARK, Robert; BURGESS, Ernest. *The City: Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment*. Chicago: The University of Chicago Press, 1967 (1925).

CAPEL, Horácio. El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado ‘modelo Barcelona’. *Scripta Nova*. Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de febrero de 2007, vol. XI, núm 233. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-233.htm>>.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mario; PECHMAN, Roberto Moses. *História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia: Index, 1987.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARRERAS, Carles. Teorizando sobre la ciudad y el comercio, a propósito de unas reflexiones sobre la calle comercial. In: CARRERAS, Carles; PACHECO, Susana Mara Miranda (orgs). *Cidade e Comércio: a rua comercial na perspectiva internacional*. Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2009.

_____. Da cidade industrial à cidade dos consumidores: reflexões teóricas para debater. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CARRERAS, Carles. *Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Contexto, 2005.

CASTELLS, Manuel. *La cuestión urbana*. 15. ed. 4. reimpr. – Ciudad de México: Siglo XXI editores, 2014 (1974).

_____. *A sociedade em rede – (a era da informação: economia, sociedade e cultura; v. 1)*. São Paulo: Editora Terra e Paz, 1999.

CLARK, Colin. *The conditions of economic progress*. London: MacMillan and Co., Limited St. Martin’s Street, 1940.

CORRÊA, Roberto Lobato. Posição geográfica de cidades. *Cidades*, v. 1, n. 2, pp. 317-323, 2004.

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

_____. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). *Explorações geográficas: percursos no fim do Século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

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

_____. Corporação e organização espacial: um estudo de caso. *Revista Brasileira de Geografia*, 53 (3), pp. 33-66, 1991.

DANIELS, Peter. A World of Services?. *Geoforum*, Vol. 22, No. 4, pp. 359-376, 1991.

_____. Some perspective on the geography of services. *Progress in Human Geography*, 13(3): 427-437, 1989.

DEL RIO, Vicente. *Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro: a contribuição do estudo da percepção ambiental*. 1991. 548 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

DO RIO, João. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2012.

DOWBOR, Ladislau. *A era do capital improdutivo: Por que oito famílias tem mais riqueza do que a metade da população do mundo?*. São Paulo: Autonomia Literária, 2017.

EUFRASIO, Mario. *Estrutura urbana e ecologia humana: a escola de sociológica de Chicago (1915-1940)*. São Paulo: Curso de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo/Ed. 34, 1999.

FERRÃO, João; DOMINGUES, Álvaro. Portugal: as condições territoriais de um processo de terciarização vulnerável. *Finisterra*, XXIX, 57, pp. 5-42, 1994.

GETER. Grupo de Estudos Terciários do Rio de Janeiro. *Categorias de Serviços*, 2013.

GODOY, Tatiane. Territorialidade do trabalho informal: a centralidade periférica dos vendedores ambulantes. In: MARQUES, Léa (org.). *Trajetórias da informalidade no Brasil contemporâneo*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2021.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 2007.

HARVEY, David. *A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI*. São Paulo: Boitempo, 2018.

_____. *Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Tipologia intraurbana: Espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

_____. *A Área Central da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.

JACOBS, Jane. *A morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JIMÉNEZ, Antonio Moreno; URTILLA, Severino Escolano. *El comercio y los servicios para la producción y el consumo*. Madri: Editorial Síntesis, 1992.

LAMARÃO, Sérgio. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006.

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

_____. *O Direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis [Uma reflexão em busca da auto-estima]*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

LIPIETZ, Alain. Terciário, arborescência da acumulação capitalista: proliferação e polarização. *Seleção de textos, nº 16, publicação da Associação de Geógrafos Brasileiros – Seção São Paulo*. São Paulo, 1986.

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

MARX, Karl. *O Capital: crise da econômica política – Livro 1: O processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2011. Versão digital.

_____. *Contribuição à crítica da economia política*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2008.

MASCARENHAS, Gilmar. A produção da cidade olímpica e os sinais da crise do modelo globalitário. *Geosp – Espaço e Tempo* (Online), v. 20, n. 1, p. 52-68, jan./abr., 2016.

MATOS, Marcelo Pereiro. A dinâmica dos edifícios de escritórios na cidade do Rio de Janeiro. *Boletim GETER*, Rio de Janeiro, ano II – nº 3 – Novembro de 1999.

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

OLIVEIRA, Marta Rodrigues de. *Comércio, consumo e desigualdade no Rio de Janeiro: um estudo comparativo entre os espaços terciários de Bangu e Leblon*. 2019. 395 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

PACHECO, Susana Mara Miranda. Múltiplos espaços de comércio e serviços na Zona Portuária do Rio de Janeiro: explorações metodológicas para uma possível agenda de estudos. In: CACHINHO, Herculano; BARATA-SALGUEIRO, Teresa; GUIMARÃES, Pedro. *Comércio, Consumo & Governança Urbana*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 2020a.

_____. Un centro, una avenida, una calle a revelar la ciudad de Rio de Janeiro empobrecida y desigual: deshaciendo el espacio terciario de la antigua área central. In: SILVEIRA, Maria Laura; BERTONCELLO, Rodolfo; DI NUCCI, Josefina (Orgs.). *Ciudad, comercio y consumo: nuevas perspectivas para su estudio geográfico*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2020b.

_____. Reflexões sobre a atualidade do conceito de subcentro em áreas consolidadas na metrópole carioca. In: PACHECO, Susana Mara Miranda; MACHADO, Mônica Sampaio (orgs.). *Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

_____. Resiliência urbana e comercial em áreas centrais. *Geouerj*, Rio de Janeiro, vol.2, p. 437-458, 2012b.

_____. Rio Branco: uma avenida centenária. In: CARRERAS, Carles; PACHECO, Susana Mara Miranda. *Cidade e comércio: a rua comercial na perspectiva internacional*. Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2009.

_____. Dinâmica da terciarização e reestruturação urbana no Rio de Janeiro. *Anais n° 9 Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Mérida, México, 2003.

_____. O comércio e sua dinâmica no Centro do Rio de Janeiro. *Boletim GETER*, Rio de Janeiro, ano II – n° 2 – Março de 1999.

_____. Contrapontos da reestruturação urbana no Centro do Rio de Janeiro. *Boletim GETER*, Rio de Janeiro, ano II – n° 3 – Novembro de 1999.

_____. Terciarização e reestruturação urbana no Rio de Janeiro. *Boletim GETER*, Rio de Janeiro, ano I – n° 1 – Fevereiro de 1998.

PINTAUDI, Silvana. Anotações sobre o espaço do comércio e do consumo. In: CARRERAS, Carles; PACHECO, Susana Mara Miranda. *Cidade e comércio: a rua comercial na perspectiva internacional*. Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2009.

PIRES, Hindenburgo Francisco. Imagens e História na internet: os bondes, patrimônio brasileiro. *Ar@cne. Revista electrónica de recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona, n° 156, 1 de febrero de 2012. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/ aracne/ aracne-156.htm>>.

_____. Planejamento e intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro: a utopia do plano estratégico e sua inspiração catalã. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. XV, n° 895 (13), 5 de noviembre de 2010. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-895/b3w-895-13.htm>>.

PORTO MARAVILHA. *Cepac, que negócio é esse?*. Disponível em: <
https://www.portomaravilha.com.br/cepac_entenda>.

QUEIROZ, Luiz Carlos da Silva. *A dinâmica terciária no Centro do Rio de Janeiro: Avenida Marechal Floriano e Adjacência*. 2015. 112 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geografia, Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

RABHA, Nina. *Centro do Rio: perdas e ganhos na história carioca*. 2006. 603 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Geociências, Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

_____. *Cristalização e Resistência no Centro do Rio de Janeiro*. 1984. 255 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1984.

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

RIBEIRO, Miguel Ângelo. Categorias analíticas do espaço e turismo: o exemplo da Fortaleza de Santa Cruz, Niterói/RJ. *GEOgraphia – Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense*, v.8, n.16, pp. 83-98, 2006.

RIO DE JANEIRO. *Lei Complementar n.º 101, de 23 de novembro de 2009*. Poder Executivo.

_____. *Lei Complementar n.º 102, de 23 de novembro de 2009*. Poder Executivo.

SALGUEIRO, Teresa Barata; CACHINHO, Herculano. As relações cidade – comércio. Dinâmicas de evolução e modelos interpretativos. In: CARRERAS, Carles; PACHECO, Susana Mara Miranda. *Cidade e comércio: a rua comercial na perspectiva internacional*. Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2009.

SÁNCHEZ, Joan-Eugeni. Espacio y nuevas tecnologías. *Geocrítica: cuadernos críticos de geografía humana*, Barcelona: Universidad de Barcelona, Año XII. Número 78, Noviembre de 1988.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: EdUSP, 2014.

_____. *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio-técnico-científico-informacional*. São Paulo: EdUsp, 2013.

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

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

_____. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 22. ed. Rio de Janeiro: Record, 2012c.

_____. *Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica*. 6. ed. 2. reimpr. – São Paulo: EdUSP, 2012d

_____. *Espaço e método*. 5. ed., 1. reimpr. – São Paulo: EdUSP, 2012e.

_____. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: EdUSP, 2009.

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

SCOTT, Allen. As cidades da terceira onda. In: PACHECO, Susana Mara Miranda; MACHADO, Mônica Sampaio (orgs.). *Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

SILVEIRA, Maria Laura. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v.19, n.2, pp. 246-262, ago. 2015.

_____. A natureza relacional dos circuitos da economia urbana. In: GODINHO, Floriano; GUICHARD, Désirée; MASCARENHAS, Gilmar; OLIVEIRA, Leandro Dias. (Orgs.). *Geografia Urbana: ciência e ação política*. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

_____. Uma situação geográfica: do método à metodologia. *Revista Território*, ano IV, nº 6, jan./jun. 1999.

SINGER, Paul. Força de trabalho e emprego no Brasil (1920-1069). *Cadernos Cebrap*, número 03. São Paulo, 1971.

SOJA, Edward. *Geografias Pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

STROHAECKER, Tânia Marques. A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 50, n.4, out./dez., 1988.

VARGAS, Heliana Comin. Reflexiones sobre el comercio y la ciudad en la era digital. In: SILVEIRA, Maria Laura; BERTONCELLO, Rodolfo; DI NUCCI, Josefina (Orgs.). *Ciudad, comercio y consumo: nuevas perspectivas para su estudio geográfico*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2020.

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

_____. *Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio*. São Paulo: Editora SENAC, 2001.

VAZ, Lilian Fessler; SILVEIRA, Carmen Beatriz. Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos. *Revista Território*. Rio de Janeiro, ano IV, n. 7, julho/dezembro, 1999. PP. 51-66.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel/FAPESP, 2001.

WOOD, Peter. Services and the 'New Economy': an elaboration. *Journal of Economic Geography*, pp. 109-114, 2002.

_____. Conceptualising the role of services in economic change. *Area*, Vol. 23, No. 1 (Mar), pp. 66-72, 1991.