

CIDADES: OBJETOS DE ESTUDO PARA A HISTÓRIA ECONÔMICA

Vania Maria Cury
Instituto de Economia/UFRJ

Estas centenas de milhares de pessoas, de todos os Estados e de todas as classes, que se apressam e se empurram, não serão **todas** seres humanos possuindo as mesmas capacidades e o mesmo interesse na procura da felicidade? E não deverão, enfim, procurar a felicidade com os mesmos métodos e processos? E, contudo, estas pessoas cruzam-se apressadas como se nada tivessem em comum, nada a realizar juntas, e a única convenção que existe entre elas é o acordo tácito pelo qual cada uma ocupa sua direita no passeio, a fim de que as duas correntes da multidão que se cruzam não se constituam mutuamente obstáculo; e, contudo, não vem ao espírito de ninguém a idéia de conceder ao outro um olhar sequer. (ENGELS: 1985, 36)

Arquitetos, urbanistas, geógrafos escrevem muito, sempre, sobre as cidades. Ao contrário, os historiadores econômicos escrevem pouco, ou quase nada. Um levantamento bibliográfico preliminar sobre o tema pode dar a dimensão exata da enorme lacuna que a historiografia tem deixado no campo dos estudos urbanos. Apesar disso, as cidades, em especial as metrópoles modernas, constituem objetos privilegiados para a história econômica. Nelas, hoje, concentram-se os mais expressivos contingentes populacionais dos países, materializam-se as relações econômicas e sociais mais importantes, assim como instalam-se os principais centros de atividade produtiva e distributiva de bens e serviços.

As cidades, portanto, sobretudo as grandes cidades, representam os espaços físicos e sociais mais ricos e dinâmicos da atualidade. Por todas as potencialidades que encerram e realizam, já mereceriam uma especial atenção. Além disso, graças à expressiva concentração populacional que acolhem, constituem ainda o local exato onde milhões e milhões de pessoas formarão suas famílias, construirão suas carreiras e experimentarão vivências afetivas e profissionais marcantes e variadas. Nelas serão produzidas as perspectivas e os sonhos, nelas serão realizadas as experiências políticas e administrativas mais ousadas, nelas serão postas em prática novas idéias, serão testados novos produtos, serão criados novos projetos.

Ao mesmo tempo, as metrópoles contemporâneas potencializam o grave mal-estar do atual estágio de desenvolvimento do capitalismo, que se manifesta mais abertamente nos congestionamentos de automóveis, na poluição ambiental e sonora, na

exigüidade dos ambientes públicos de confraternização, na explosão de atos violentos e desumanos, na ansiedade permanente dos indivíduos, na pressão populacional sobre os bens urbanos, nas disputas acirradas pelos espaços disponíveis. Guardadas as devidas proporções, todas as grandes cidades do mundo atual possuem traços e maneiras muito próximos uns dos outros, que as barreiras culturais e idiomáticas não chegam a isolar. Viver, produzir e criar num grande centro urbano, hoje, são desafios comuns a todos os cidadãos, em todos os continentes.

Exatamente por sua capacidade de colocar os fenômenos sociais em perspectiva, os estudos de história e, em especial, de história econômica têm uma notável contribuição a dar ao conhecimento dos processos formadores das grandes metrópoles. Conhecê-las em profundidade, buscando explicar suas origens e interpretar suas principais linhas de evolução, é um esforço que pode ser amplamente recompensado. Em primeiro lugar, pelo impacto sobre as consciências das pessoas que vivem nos grandes centros urbanos e que passarão a compreendê-los de modo mais sistemático e integrado. A seguir, pela reafirmação da crença na força transformadora das idéias e das consciências, postas diante da possibilidade de explicar as contradições presentes, para então superá-las.

O Rio de Janeiro, por quase duzentos anos a Capital do Brasil, cidade portuária e praiana, marítima, tropical, mundana, porta de entrada do mundo estrangeiro, moderna e acanhada, pode servir como símbolo dessa iniciativa teórica. Com seu traçado sinuoso, contraditório, maldito e brejeiro, o Rio vem evoluindo por contrastes e dramas, fazendo de sua longa história um marco dos processos formadores das grandes cidades no mundo periférico do capitalismo. Ao mesmo tempo na vanguarda e no atraso, no dinâmico e no estancado, na festa e no luto, a cidade segue em busca de sua grandeza a mostrar que, apesar de tudo o que já foi dito e escrito contra, é das políticas públicas e da ação do Estado que saem as diretrizes desse caminho.

No Brasil, uma “cidade maravilhosa”

A alcunha de “cidade maravilhosa” foi dada ao Rio de Janeiro no início da República. A bem da verdade, a idéia da cidade como cartão-postal do país foi uma produção dos primeiros governos republicanos que se jactaram de lançar a modernidade para dentro do imenso território brasileiro, a partir de sua Capital. A primeira grande

reforma urbana, realizada sob os auspícios do governo federal e pelas mãos do Prefeito Pereira Passos (1902-1906), teria representado, do ponto de vista de seus dirigentes, a oportunidade de colocar o país em compasso com as transformações tecnológicas e organizacionais que vinham ocorrendo nos principais centros da Europa. Era de lá que traziam as inovações, era para lá que se dirigiam em viagens de lazer ou de estudos. O modelo de civilização industrial e urbana implantado nas potências capitalistas européias era, assim, o objetivo a ser alcançado pelas novas elites intelectuais e políticas brasileiras, emergentes com a República.

Não foram pequenos os esforços empreendidos no sentido de dotar o país de uma Capital Federal moderna, asseada e dinâmica, apesar dos obstáculos antepostos a esse projeto ambicioso pela população pobre e mestiça que perambulava por todos os lados da cidade. As demolições, os arrasamentos, as imposições, implementados de modo autoritário e sumário pelos administradores municipais e federais, revelavam a pressa que viviam no sentido de eliminar os vestígios ainda marcantes do passado colonial já relativamente distante, ao menos no tempo. Mudar a aparência da cidade, como os registros históricos demonstram, não foi assim tão complicado. Alterar o seu conteúdo, no entanto, foi uma tarefa de amargar.¹

Do ponto de vista tecnológico e profissional, pareciam abundar os recursos. Os engenheiros brasileiros, artífices e executores da grande reforma, possuíam os requisitos de competência necessários para os empreendimentos propostos. O financiamento dos projetos mais custosos foi obtido junto aos credores “ancestrais” do governo brasileiro, radicados na *City* londrina. Os argumentos e as justificativas para reformular tão amplamente a região central da Capital também foram divulgados e aceitos com rapidez por meio da imprensa local. O grande problema foi ajustar a maior parte da população, formada de pobres e mestiços, ao novo padrão de organização material, formal e social da cidade. Eles simplesmente não se encaixavam. Não tinham o dinheiro e a “classe” demandados pelos novos tempos. Não podiam prover suas próprias moradias, seus negócios, seus empreendimentos. Não sabiam se comportar num mundo “moderno”.

¹ Esse processo de remodelação urbana do Rio de Janeiro empreendido por Pereira Passos tem sido objeto de inúmeros estudos recentes. A riqueza de interpretações sobre o tema é das mais impressionantes. Constitui um dos maiores tesouros da historiografia moderna brasileira. Entre tantos trabalhos de enorme qualidade, destacamos Maurício Abreu. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

O jeito de lidar com esse grave problema de adaptação foi não lidar com ele. Não se educaram essas pessoas para os novos tempos que urgiam, não se realizaram programas e projetos de promoção social para a grande massa do povo, que permaneceu ignorante, alheia, abandonada. Mantendo a firme adesão ao imaginário das velhas “classes perigosas”, os governantes brasileiros pareceram enfrentar melhor o problema com o chicote na mão, apelando no mais das vezes para uma força policial corrupta e violenta, que garantia a ordem por meio da truculência.² Limpar a cidade, transformar a Capital, modernizando-a, significava principalmente eliminar da vista e do convívio o grande contingente de pobres e mestiços que teimava em sobreviver, mesmo dentro das condições tão precárias que lhes eram destinadas.

Na base desse processo de transformação da aparência do Rio de Janeiro encontrava-se a lenta transição em direção ao capitalismo que o país realizava. O fim da escravidão e a emergência de uma agricultura de exportação em bases capitalistas, no interior de São Paulo, desde as décadas finais do século XIX, forçava a modificação de grande parte da estrutura produtiva local. Em termos regionais, a economia do Rio de Janeiro operava uma passagem gradual e difícil em direção a outros rumos. Embora o campo tenha, até certo ponto, sido esvaziado, com o esgotamento final da cafeicultura escravista, a cidade permaneceu sendo um centro comercial, financeiro e portuário dos mais importantes. Essa possibilidade que ali se apresentou de um desenvolvimento urbano ascendente, malgrado as demais condições econômicas circundantes, seria significativamente perniciosa para o futuro da cidade e de toda a região.

De um lado, inaugurava-se uma trajetória econômica de crescimento em que a cidade, com sua estrutura industrial e de serviços, prescindia de uma agricultura e de uma pecuária dinâmicas ao seu redor. O processo histórico de formação dos setores econômicos, que se originou da divisão social do trabalho entre o campo e a cidade, fomentando especializações, simplesmente não aconteceu no Rio de Janeiro. Com a chegada dos trens e com as inovações nos sistemas de navegação, desde a segunda metade do século XIX, a cidade pôde desenvolver estruturas produtivas e distributivas que alcançavam locais cada vez mais distantes. Suas indústrias e seus serviços não ancoravam-se, necessariamente, num ambiente econômico e social mais próximo, que

² A esse respeito, convém consultar o ótimo trabalho de Marcos Luiz Bretas. *A Guerra das Ruas. Povo e polícia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1997. Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa – 1995.

exercia sobre eles seu potencial e seu impulso. A cidade parecia ter adquirido uma espécie de “vida própria”. Através das ferrovias e do porto, chegavam as matérias-primas e os alimentos necessários à reprodução da economia local e partiam os bens manufaturados e serviços destinados ao consumo de outras localidades e regiões.

A concentração da burocracia pública, por sua vez, assim como de inúmeras fábricas, usinas, bancos, companhias de seguros e de navegação, lojas e armazéns, embaixadas e consulados, atividades de entretenimento, atraía para o âmbito da Capital não só um contingente populacional expressivo e crescente, como também promovia uma ampla circulação de dinheiro proveniente dos ganhos com salários e capital dessa população. Com isso, o mercado consumidor de produtos e serviços no Rio de Janeiro era muito dinâmico e diversificado, atraindo mais atividades e estimulando uma concentração populacional e monetária cada vez maior. Quanto mais o tempo passava, mais parecia que a opulência da Capital prescindia completamente de qualquer fator que não fosse a própria capacidade que ela parecia ter de perpetuar sua posição.

O ápice dessa trajetória viria dar-se justamente em 1960, com a transferência da Capital para Brasília e com a indagação a respeito do destino a ser dado ao Rio de Janeiro: uma cidade-Estado ou a fusão? A vitória temporária da primeira opção seria um demonstrativo de quão enraizado estava o compromisso de muitos de seus dirigentes e representantes com a afirmação de uma identidade individualizada, produto de décadas de uma evolução econômica que conduziria ao isolamento.³ Nem a Capital fomentava as atividades agrícolas no interior, nem uma agricultura dinâmica e moderna ao seu redor irrigava as indústrias e os serviços da metrópole. Concentrando todos os benefícios do processo de modernização lentamente implementado no país, o Rio de Janeiro seria compelido a carregar o peso de um crescimento desequilibrado. Uma gigantesca estrutura urbana relativamente bem aparelhada no meio de uma periferia e de um interior notavelmente atrasados — era essa a sua posição. Os desconfortos, tanto sociais, quanto econômicos, provenientes de uma tal trajetória, se bem que tenham sido sentidos desde o começo desse caminho, viriam a se tornar quase insuportáveis quanto mais o tempo passava e mais graves se tornavam as discrepâncias e desigualdades dentro da região.

³ Para um acompanhamento bem detalhado desse processo de discussão, ver o excelente trabalho de coleta de depoimentos organizado por Marly Motta e Carlos Eduardo Sarmiento. *A Construção de um Estado: a Fusão em Debate*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

A cidade capitalista

Cidades, mercados, mercadores estiveram na base de inúmeras interpretações correntes sobre as origens das economias modernas – industriais e capitalistas. De fato, nessas concepções amplamente difundidas, tais elementos constituíram o fundamento mesmo do tipo de desenvolvimento econômico iniciado no Ocidente e propagado mundo afora, a partir de meados do século XIX. O assim chamado “modelo mercantil de explicação”⁴ tem se apoiado quase integralmente na idéia de que os mercados seriam apenas os espaços de troca entre produtores especializados de mercadorias e serviços. Sua expansão ininterrupta e acelerada, verificada na Europa ocidental do século XV em diante, teria dado as condições necessárias para o amplo estabelecimento da “economia de mercado”.

O alargamento dos mercados, então, pareceu suficiente para a constituição e a consolidação de uma economia de mercado, fundada sobre a base de uma liberdade cada vez mais ilimitada para as práticas comerciais. Nesse processo, as cidades teriam desempenhado um papel crucial, dada a modalidade de especialização que tenderam a desenvolver, dentro de uma realidade econômica essencialmente rural:

...Nesse ponto, deparamos com um dos pressupostos mais comumente ligados ao modelo mercantil: a associação do capitalismo com as cidades – a rigor, a suposição de que, desde o começo, as cidades foram um capitalismo embrionário. Na Europa, diz a tese, surgiram as cidades com uma autonomia singular e sem precedentes, cidades dedicadas ao comércio e dominadas por uma classe autônoma de habitantes de burgos (os burgueses), que viria a se libertar de uma vez por todas dos grilhões das antigas restrições culturais e do parasitismo político. Esta libertação da economia urbana, da atividade comercial e da racionalidade mercantil, acompanhada pelos inevitáveis aperfeiçoamentos das técnicas de produção que decorrem, evidentemente, da emancipação do comércio, aparentemente bastou para explicar a ascensão do capitalismo moderno. (WOOD: 2001, 22-23)

⁴ Para um exame cuidadoso e profundo desse debate, ver Ellen Meiksins Wood. *A origem do capitalismo*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

Seguindo essa linha de raciocínio, observa-se a total identificação entre o lucro comercial – em grande parte, decorrente da diferença entre os preços de compra e venda – e o lucro capitalista, produto da acumulação de capital. Do mesmo modo, estabelece-se a associação indiscriminada entre burguês e capitalista, prescindindo-se da necessidade de explicar, historicamente, o surgimento do capitalismo, então definido em termos de uma expansão acelerada da assim chamada “economia de mercado”. A generalização das trocas, portanto, bastaria para dar sentido ao novo modelo de desenvolvimento implantado no Ocidente, tornando-se o mercado (identificado apenas como o “lugar das trocas”) – e, por conseguinte, as cidades - o elemento libertador de todas as restrições ao progresso econômico das sociedades.

A dinâmica do mercado no capitalismo, entretanto, pode ser pensada sob outros pontos de vista. Os imperativos específicos que ele produz e enraíza nas várias formações sociais são de um tipo completamente diferente. Nada têm a ver com o aumento das liberdades de troca e com o determinismo da eficiência dos produtores; de fato, representam as condições essenciais de existência das sociedades:

No capitalismo, entretanto, o mercado tem uma função distintiva e sem precedentes. Praticamente tudo, numa sociedade capitalista, é mercadoria produzida para o mercado. E, o que é ainda mais fundamental, o capital e o trabalho são profundamente dependentes do mercado para obter as condições mais elementares da sua reprodução. Assim como os trabalhadores dependem do mercado para vender sua mão-de-obra como mercadoria, os capitalistas dependem dele para comprar a força de trabalho e os meios de produção, bem como para realizar seus lucros, vendendo os produtos ou serviços produzidos pelos trabalhadores. Essa dependência do mercado confere a este um papel sem precedentes nas sociedades capitalistas, não apenas como um simples mecanismo de troca ou distribuição, mas como o determinante e regulador principal da reprodução social. (WOOD: 2001, 78)

Se aceitarmos essas ponderações, examinando-as à luz da história do próprio capitalismo, poderemos então concluir que as cidades capitalistas também possuem características distintas e inovadoras, que as destacam em relação aos centros urbanos dos períodos históricos precedentes. As cidades capitalistas, assim, podem ser estudadas a partir de condições e impulsos que lhes são exclusivos e determinantes. Sua evolução

e seu crescimento, assim como seus desequilíbrios, constituem objetos de análise pertinentes à história econômica, como produtos que são da expansão econômica e social do capitalismo. Em lugar de representarem os espaços físicos onde se instalam os “mercados”, as cidades capitalistas são, elas mesmas, uma das faces mais visíveis e contundentes do modelo de sociedade produzido pelo capitalismo.

As discontinuidades, as rupturas e os novos desequilíbrios fazem parte desse processo. A “cidade moderna”, que constituiu o modelo de centro urbano adequado ao desenvolvimento do capitalismo, saiu dos escombros da “velha cidade” preexistente, demolida e reformada para dar passagem aos novos usos e necessidades. Assim como o mercado capitalista não foi somente o resultado da expansão contínua e acelerada das trocas mercantis, as cidades capitalistas também não surgiram apenas como consequência natural do crescimento extraordinário do comércio e dos centros urbanos. Elas têm uma natureza própria. Sua forma e seu conteúdo expressam um novo arranjo econômico e social. Nelas se imprime o selo de uma sociedade que se estrutura e se expande tendo como eixo principal o processo de acumulação de capital.

Uma das evidências mais imediatas dessas transformações que cercaram a emergência de um novo tipo de cidade na história – a cidade capitalista – foi a apropriação rápida e definitiva que o capital fez do solo urbano. Poder-se-ia mesmo argumentar que o nascimento de uma cidade capitalista é diretamente correspondente ao momento em que o capital transforma o solo urbano em instrumento da própria acumulação. Dessa condição aparentemente banal decorrerão todas as circunstâncias importantes que marcam a distribuição do espaço e a sua utilização. A configuração urbana das cidades modernas é produto, principalmente, dos interesses e da lógica da reprodução do capital. O quanto ambos se distanciam das necessidades sociais de conforto e realização é uma questão a estudar.

É dessa configuração urbana produzida pelo capitalismo que decorrem as semelhanças observadas entre as grandes metrópoles contemporâneas. Malgrado as diferenças culturais e regionais que possam ser identificadas no mundo atual, verificam-se indisfarçáveis similitudes nos estilos de vida das cidades mais importantes. É impressionante o quanto elas são planejadas para dar circulação ao automóvel, para abrigar eventos artísticos, culturais e esportivos de grande porte, para sediar os negócios mais rentáveis, para consolidar o processo de acumulação do capital. Sendo, ao mesmo

tempo, o lugar onde vive o maior número de pessoas, é nelas que se expressam com maior vivacidade as principais contradições que caracterizam o modelo capitalista de sociedade, expondo conflitos e crises com relativa periodicidade.

A geografia das grandes cidades capitalistas, desde o seu nascedouro, expressa a volúpia do capital quanto aos seus meios de acumulação. Embora aprimoradas com o passar do tempo, e muito em função dos temores de contaminação proveniente da disseminação de doenças, as condições de vida das populações mais pobres sempre foram exemplos de degradação e miséria. Incapacitadas para disputar os melhores terrenos e para construir habitações confortáveis, eram compelidas a compartilhar os espaços mais despojados de conforto e higiene:

... Já a situação habitacional é fácil de entender. Qualquer observador desprevenido percebe que, quanto maior a centralização dos meios de produção, tanto maior o amontoamento correspondente de trabalhadores no mesmo espaço e, portanto, quanto mais rápida a acumulação capitalista, tanto mais miseráveis as habitações dos trabalhadores. Os 'melhoramentos' urbanos que acompanham o progresso da riqueza, a demolição de quarteirões mal construídos, a construção de palácios para bancos, lojas, etc., o alargamento de ruas para o tráfego comercial e para as carruagens de luxo, o estabelecimento de linhas para bondes, etc., - desalojam evidentemente os pobres, expulsando-os para refúgios cada vez piores e mais abarrotados de gente. (MARX: 1988, livro 1, volume II, p. 764)

A apropriação do solo urbano pelo capital, com todas as conseqüências daí decorrentes para a distribuição dos espaços entre as classes sociais, foi decisiva para configurar o modelo de cidade que predominou no capitalismo. A valorização de determinadas áreas acabou criando um círculo vicioso de melhoramentos urbanos e investimentos, cujo resultado mais imediato foi um aumento ainda mais significativo de seu valor inicial e o correspondente afastamento dos mais pobres. Do ponto de vista dos interesses do capital imobiliário, a marcha ascendente de seus terrenos no mercado urbano era amplamente compensadora. Para aqueles que não podiam arcar com os altos preços dos aluguéis e dos lotes para construção, o caminho era a busca de locais cada vez mais distantes da zona central. Uma rede de interesses e privilégios tecia-se em torno da especulação imobiliária nas grandes cidades:

É difícil encontrar uma casa em Londres que não esteja cercada por um sem-número de corretores. O preço da terra em Londres é sempre mais elevado em relação à renda anual, pois todo comprador especula com a possibilidade de se desfazer da propriedade mais cedo ou mais tarde por um preço de expropriação fixado por um júri ou de ganhar uma valorização extraordinária com a proximidade de qualquer grande empreendimento. Em consequência disso, há um comércio regular de compras de contratos de locação, prestes a expirar. (MARX: 1988, livro 1, volume II, p. 766)

Esse padrão de apropriação e utilização do solo urbano pelo capital tendeu a generalizar-se por todas as cidades do capitalismo. Não por acaso convencionou-se identificar o processo de industrialização à urbanização. Indústrias e cidades cresceram juntas, muitas vezes umas dando origem às outras. Não foram raros os casos de imensas redes urbanas criadas a partir da expansão fabril. Ao mesmo tempo, a posição das classes dentro das cidades pareceu seguir também um padrão comum – as divisões dos bairros, a discriminação dos usos do espaço territorial, a distribuição dos recursos ao longo dos sítios urbanos foram, desde os primórdios, expressões das diferenças sociais e econômicas que opunham os indivíduos:

Todas as grandes cidades possuem um ou vários ‘bairros de má reputação’ – onde se concentra a classe operária. É certo que é freqüente a pobreza morar em vielas escondidas, muito perto dos palácios dos ricos, mas, em geral, designaram-lhe um lugar à parte, onde, ao abrigo dos olhares das classes mais felizes, tem de se safar sozinha, melhor ou pior. Estes ‘bairros de má reputação’ são organizados, em toda a Inglaterra, mais ou menos da mesma maneira, as piores casas na parte mais feia da cidade; a maior parte das vezes são construções de dois andares ou de um só, de tijolos, alinhadas em longas filas, se possível com porões habitados e quase sempre irregularmente construídas. (ENGELS: 1985, 38)

Os terrenos melhor situados, e portanto mais caros, acabaram sendo destinados aos mais abonados, que podiam pagar por eles, assim como pelas melhorias que iam sendo paulatinamente introduzidas nos espaços urbanos. À população mais pobre, constituída por contingentes cada vez mais numerosos de trabalhadores em busca da subsistência, eram oferecidas alternativas bem mais inferiores, tanto em termos da

proximidade em relação à área central, quanto em termos da qualidade do equipamento urbano disponível. Regra geral, as casas dos trabalhadores ficavam em bairros mal servidos de redes de água e esgoto, fracamente iluminados e calçados, carentes de centros de lazer e saúde. Na base dessa discriminação, uma justificativa natural baseada nos “princípios do mercado”: paga mais, quem pode pagar mais.

As redes de comunicação e transporte, aprimoradas com o advento de novas tecnologias, acabaram contribuindo para deslocar as massas pobres da população para localidades cada vez mais distantes do núcleo central das cidades e, por conseguinte, mais desvalorizadas e baratas. Embora os meios de transporte mais modernos, como o metrô e os trens elétricos, pudessem encurtar as distâncias entre um lado e outro das metrópoles, o fato é que o tempo despendido pelos trabalhadores no deslocamento entre a casa e o trabalho foi se tornando cada vez mais longo e penoso. Do lado do poder público constituído, as medidas a tomar incidiram principalmente sobre a necessidade de disciplinar e regulamentar os usos do solo urbano, impedindo ocupações ilegais e construções inadequadas aos padrões arquitetônicos e urbanísticos consentidos. Houve uma acentuada preocupação em tornar as habitações populares padronizadas, dentro das regras de higiene e saneamento então determinadas por médicos e engenheiros. Na base dessas iniciativas, estava o temor quanto à disseminação de doenças e o esforço para manter os trabalhadores saudáveis e vigorosos para o trabalho.

Olhando as cidades capitalistas por esse ângulo, fica difícil acreditar que elas tenham evoluído, sem cortes ou rupturas, das cidades preexistentes. Embora ocupando um mesmo sítio – como é o caso de inúmeras grandes metrópoles européias, que chegam a ter mais de mil anos de existência –, elas constituem espaços diferenciados, com uma natureza muito própria, que em nada as identifica ao passado mais remoto de sua história. Elas podem ser denominadas capitalistas pela especificidade de sua forma e de seu conteúdo. Não resultaram de um aumento quantitativo dos mercados, dos mercadores e do comércio. São o produto acabado de um modelo de organização social e econômica que denominamos capitalismo.

Rio de Janeiro: uma cidade capitalista?

A evolução urbana do Rio de Janeiro ao longo do século XX é a manifestação de sua lenta transformação numa metrópole capitalista. Sua passagem da condição de

“velha aldeia colonial” para cidade cosmopolita e moderna, tal qual idealizaram os principais reformadores da Primeira República, parece representar um processo inconcluso de contradições e dramas, difíceis de resolver. Ao longo de todo o período aqui considerado, a cidade tem crescido assustadoramente, expandindo seu território e sua população sobre uma base inicial que não demonstrava indicar um caminho rumo ao formato metropolitano. Apesar das deficiências estruturais, o fato é que a cidade cresceu ao ponto de tornar-se o centro de uma ampla região metropolitana, bastante complexa e problemática, cujos desafios atravessam as décadas à espera de solução.

A matriz desse processo de transformação foi uma aldeia colonial acanhada, amplamente habitada por escravos e mestiços, que havia crescido de modo lento e desorganizado, desde a chegada da corte portuguesa, em 1808. (ABREU, 1997) Por todo o século XIX, como sede política e administrativa do Império brasileiro e principal porto exportador de café, o Rio de Janeiro recebeu investimentos públicos e privados que visavam garantir o desempenho das funções econômicas e políticas para as quais a cidade estava destinada. Embora, desde 1850, já padecesse com as epidemias de febre amarela e outras doenças contagiosas, somente em 1874 foi nomeada pelo Imperador uma Comissão de Melhoramentos devotada à apresentação de soluções técnicas para os principais problemas de saneamento da Capital. Suas recomendações, no entanto, não puderam ser cumpridas, tendo em vista a escassez, permanentemente alegada pelo poder público, de recursos para investimento na infra-estrutura urbana.

As primeiras intervenções sobre a estrutura urbana da cidade, embora já viessem ocorrendo com alguma lentidão no período imperial, foram insuficientes para mudar significativamente a sua aparência. Durante a vigência do regime monárquico, o Rio de Janeiro sucumbiu ao predomínio da escravidão, que exercia, mesmo dentro do perímetro urbano, uma visível hegemonia como forma predominante de força de trabalho. Tendo sido um grande mercado de escravos até a abolição do tráfico, em 1850, a cidade conservou uma forte ligação com a escravidão até o momento final de sua duração, em 1888. Os escravos andavam por toda parte, exercendo todas as formas de prestação de serviços, dentro e fora das casas, no porto, no comércio, nas ruas, nas artes e ofícios disseminados pela Capital.

Embora a força de trabalho escrava dominasse amplamente a cidade, contingentes relativamente expressivos de trabalhadores livres, para os padrões da

economia escravista local, começavam a se instalar no Rio de Janeiro. A condição de centro urbano dinâmico, com inúmeras atividades manufatureiras e de serviços, atraía todos aqueles que, sem uma ocupação regular e sem propriedade, procuravam um meio de prover a própria sobrevivência. Nenhuma outra cidade brasileira, na altura das décadas finais do século XIX, oferecia oportunidades melhores do que a Capital para os desafortunados que tentavam encontrar uma ocupação que lhes garantisse subsistência. Por isso mesmo, desde cedo o Rio de Janeiro tornou-se o principal mercado de trabalho urbano do país, ampliando as relações de assalariamento a inúmeras profissões.

A abolição da escravatura propiciou o início das transformações que tornariam o Rio de Janeiro uma verdadeira metrópole capitalista. Embora o pagamento de salários propriamente ditos não tenha sido imediatamente incorporada à rotina dos trabalhadores, sendo que muitos deles passariam a viver de “viração” (ABREU, 1997)⁵, o fato é que, desde então, a classe trabalhadora, em sua maior parte, passou a necessitar de habitação, transporte e outros serviços urbanos essenciais. Com a chegada de novas levas de imigrantes após o fim da escravidão, as condições gerais de vida para o proletariado no Rio de Janeiro precisaram se aprimorar a fim de atender pelo menos as necessidades básicas de uma população que não parava de crescer. Um mercado para bens de salário expandia-se fortemente na cidade.

Criava-se, assim, uma segunda condição fundamental para o estabelecimento de uma cidade capitalista no Rio de Janeiro: um mercado expansivo de bens e serviços voltados para a população de baixa renda, o segmento sem dúvida mais numeroso entre os habitantes da Capital. De todos os itens consumidos pelos trabalhadores, a habitação foi, certamente, o mais decisivo na conformação de uma nova “fisionomia” urbana para a cidade. Os mais pobres, na maior parte das vezes também os mais numerosos, tinham grande dificuldade para prover a si próprios moradias adequadas aos padrões arquitetônicos e higiênicos então difundidos no país. Na ausência de programas vastos e permanentes de oferta de habitações populares por meio de políticas públicas de construção e financiamento, a alternativa foi, muitas vezes, a improvisação.

⁵ “Viração” é propriamente o expediente do imprevisto, da oportunidade momentânea, da ausência de rotina. Hoje, trata-se essa condição por biscate e o seu “praticante” por biscateiro. Os proletários do Rio de Janeiro de começos da República tendiam a concentrar-se principalmente em volta do porto, onde conseguiam encontrar tarefas cotidianas que lhes garantiam um sustento mínimo.

Algumas das primeiras formas de habitação popular que o Rio de Janeiro conheceu foram aquelas dos cortiços, estalagens e casas de cômodos. Caracterizadas pela precariedade de suas instalações, ofereciam quartos minúsculos aos inquilinos, que deviam ainda compartilhar os poucos banheiros disponíveis e as áreas comuns, tais como pátios e lavanderias. Exploradas por modalidades primárias de capital imobiliário especulativo, apesar da péssima qualidade de suas condições, viviam apinhadas de gente. Quantas dessas moradias se levantassem, quantas estariam sempre superlotadas. (ABREU, 1997) Diante da ausência de alternativas acessíveis à população de baixa renda que, durante parte significativa de sua vida, dependia de “viração” cotidiana, o jeito era mesmo procurar abrigo nas construções disponíveis.

A eliminação dessas habitações coletivas, que durante décadas inquietaram os governantes e os membros da elite do Rio de Janeiro, foi uma das principais metas da grande reforma urbana empreendida por Pereira Passos (1902-1906). Sua demolição sumária, à qual corresponderiam a limpeza e o embelezamento do centro da Capital, representou uma das medidas mais efetivas no sentido da delimitação dos usos do solo urbano pelas autoridades municipais. Tanto a área central, próxima do porto, quanto a zona sul, próxima da orla oceânica, estariam reservadas aos usos das classes dominantes locais, que ali instalariam seus escritórios, consultórios, empreendimentos, negócios, clubes, teatros e residências. Como áreas privilegiadas, receberiam todas as atenções do poder público, que as dotaria de melhoramentos e conservação permanentes.

Um dos principais fatores determinantes dessa nova organização do espaço urbano foi, sem dúvida, a introdução dos transportes coletivos de massa, em franca expansão desde os meados do século XIX. Sem a possibilidade de deslocar contingentes cada vez maiores de população de baixa renda para os bairros mais afastados do núcleo central, todos os projetos implementados no sentido de conferir um novo padrão urbanístico ao Rio de Janeiro teriam sido frustrados em seu nascedouro. Os trens, principalmente, estiveram na base da configuração de inúmeros subúrbios da cidade (ABREU: 1997) e garantiram, ainda, a ocupação de amplos espaços da Baixada Fluminense, ao longo do século XX.

Do ponto de vista das habitações populares, contudo, a cidade do Rio de Janeiro, desde o advento da República, vem acumulando um enorme déficit. Incapazes de enfrentar em tempo hábil a pressão da população por moradias adequadas ao seu

crescimento, as autoridades locais oscilaram entre atitudes de desprezo e de condescendência. Ora fechavam bem os olhos, ora os abriam presumidamente surpresas. As favelas, que hoje existem em grande número e praticamente cercam a cidade, representam o ápice dessa incapacidade dos governantes para resolver o problema. Quando os mais pobres começaram a subir os morros – terrenos mais desvalorizados – para ali construir seus barracos improvisados, não houve maior preocupação. Para uma cidade cercada por morros, essa falta de senso crítico não foi das mais adequadas, sem dúvida.

As desigualdades produzidas pelo desenvolvimento do capitalismo acirraram-se ainda mais, ao longo do século XX, quanto mais a cidade do Rio de Janeiro cresceu e mais os empreendimentos industriais e de serviços vieram a dominar por completo a sua vida econômica. Avançando sobre todos os segmentos da atividade produtiva, comercial e distributiva, o modelo capitalista aprofundou a oferta de salários e de bens de consumo para os trabalhadores, atraindo maiores contingentes de desempregados de outras regiões, mais próximas ou mais distantes. Por décadas, os migrantes nordestinos constituíram a força de trabalho principal que ingressava na cidade. (LAGO, 2000) Aumentar esse fluxo migratório, encontravam-se também os jovens proletários do interior fluminense que mudaram-se com maior intensidade para o Rio de Janeiro, em busca de melhores oportunidades. O fato de que a economia brasileira, como um todo, tenha perdido sua capacidade de crescimento, desde o início dos anos 1980, repercutiu sobre a cidade da pior forma possível, tendo em vista o seu já antigo lastro de problemas sociais a resolver. Ainda que os fluxos migratórios tenham reduzido seu ímpeto, o nível de pobreza e de degradação presente nas favelas e nas áreas periféricas de toda a região representa um desafio cada vez mais complexo e urgente.

Em busca de alternativas

É evidente a existência de um mercado imobiliário de baixa renda, no Rio de Janeiro, o qual vem sendo precariamente atendido ao longo das décadas, em termos de programas intensivos de construção e financiamento. Caracterizado pelo improvisado, principalmente, esse mercado vem sendo suprido, no mais das vezes, pela iniciativa individual dos próprios consumidores, que procuram prover suas moradias por meio da auto-construção e dos poucos recursos. Raramente situados em locais apropriados, que sejam dotados de redes de água e esgotos, os loteamentos irregulares que abrigam

grande número de famílias, em encostas ou no plano, constituem a principal alternativa de habitação para um expressivo contingente de pobres da região. Em dados colhidos no ano de 1993, por exemplo, a população favelada da cidade do Rio de Janeiro foi estimada em 941.750 pessoas, contra um total de 5.480.768 habitantes em todo o município.⁶ É um número significativo.

Desde meados dos anos 1990, e caracterizando-se pela inovação do olhar dirigido ao problema, a Prefeitura do Rio de Janeiro vem implementando um novo tipo de programa voltado para as favelas da cidade. Tendo abandonado as pretensões quanto à sua erradicação (que chegaram a predominar em alguns períodos históricos, como entre 1964 e 1980), e reconhecendo plenamente a própria incapacidade para gerar alternativas habitacionais para a população de renda mais baixa do município, fomentou a criação de um novo tipo de projeto de urbanização para os bairros populares, intitulado FAVELA-BAIRRO. Sua linha mestra de ação, se é que se pode falar assim, é considerar as favelas não como um problema, mas, ao contrário, como uma solução. De fato, toda a construção do projeto repousa no reconhecimento de que as favelas cariocas foram erguidas como respostas de seus habitantes a reais necessidades “que não puderam ser atendidas de outras formas”.

Isso posto, tratava-se de incorporar formalidades à informalidade. Fez parte das atribuições do programa FAVELA-BAIRRO, onde quer que se instalasse, não apenas dotar as áreas físicas das favelas dos beneficiamentos urbanísticos característicos das cidades modernas (luz, água, esgotos, coleta de lixo, calçamento), como também atribuir aos seus moradores os direitos essenciais da cidadania, dentre os quais se destacaram os de ter um endereço correto e de ser contribuinte dos impostos municipais (sobretudo o IPTU). Desse modo, deu-se a algumas favelas do Rio de Janeiro o aspecto de “bairros populares”, inclusive com praças e demais áreas de lazer, solucionando um problema que, de outro modo, acreditou-se que não poderia ter sido resolvido.⁷

⁶ Fonte: IPLANRIO e Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro, 1993/1994. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. *Favelas Cariocas – Índice de Qualidade Urbana*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, s/d, p. 65.

⁷ Escapa aos objetivos deste trabalho discutir em profundidade as dimensões e as realizações do programa FAVELA-BAIRRO, desenvolvido pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro nos últimos dez anos. Para este fim, sugerimos os dois trabalhos a seguir: ZALUAR, Alba & ALVITO, Marcos (orgs.) *Um século de favela*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998; e CELANO, Penélope C. *Favela ou Bairro – contradições no desenvolvimento carioca*. Rio de Janeiro: IE/UFRJ, 2001. Monografia de Bacharelado.

Na base desse grande projeto implementado no Rio de Janeiro, estavam determinadas concepções macroeconômicas que contribuem, ainda mais, para colocar a problemática das metrópoles capitalistas contemporâneas no cerne das preocupações da história econômica. Na realidade, a implementação do projeto começou a ser mesmo definida no momento em que a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro lançou o seu Plano Estratégico, em 1995, “como produto da contribuição de mais de 750 instituições e pessoas”. A recuperação das favelas, tanto em seus aspectos urbanísticos, quanto sociais, constituía, dentro das visões predominantes no Plano Estratégico, um elemento essencial à melhoria da qualidade de vida da cidade e à ampliação da sua capacidade competitiva. O fator integrador do projeto, que acreditava poder unir definitivamente o morro e o asfalto na metrópole, pretendia o fim da segregação dessas áreas, por meio de uma ação afirmativa do poder público municipal.

Em alguns relatórios do BANCO MUNDIAL (1999), por sua vez um dos principais financiadores do programa FAVELA-BAIRRO, podem ser observadas as condições teóricas mais amplas em que o programa foi forjado. Em primeiro lugar, está instituída a aceitação plena e indiscutível da austeridade fiscal como um instrumento essencial de política econômica a ser cumprido por todos os governos instalados no Brasil, em todas as instâncias. Na verdade, pelas recomendações do Banco Mundial, as condições financeiras da Prefeitura do Rio de Janeiro estão diretamente relacionadas à sua própria capacidade de endividamento.⁸ A definição das prioridades administrativas e governamentais, portanto, estaria contida dentro dos limites estreitos da necessidade de, ao mesmo tempo, atenuar a pobreza e garantir a austeridade fiscal. Nessa perspectiva, o programa FAVELA-BAIRRO caiu como uma luva no conjunto das premissas antes determinadas pelos autores institucionais das várias propostas, já que se pretendia, acima de tudo, “lançar iniciativas modestas, porém bem planejadas”. Como parece bem claro, era o caso de se gastar pouco, com a expectativa de resultados positivos num curto período de tempo.

⁸ “**Receita adequada, mas apenas para um governo contido:** O desafio do município do Rio está em fortificar o crescimento e aliviar a pobreza que persiste na cidade dentro de sua carteira de recursos, ou seja, sem recorrer a dívidas adicionais. A cidade tem uma base de receita adequada, de cerca de R\$ 3 bilhões, que é elástica porque se baseia principalmente em impostos ad valorem que crescem junto com o crescimento da atividade econômica na cidade e no Estado.” (p. 7) “**Apertar o cinto em função da limitação de recursos:** As responsabilidades em expansão da Prefeitura do Rio chegam num momento em que é preciso apertar o cinto devido à limitação de recursos.” (p. 8) BANCO MUNDIAL. Relatório número 19747 – BR, volume I.

A pobreza, tão visível no Rio de Janeiro, também foi analisada, no corpo do relatório aqui em questão, a partir da própria história econômica da cidade. Em primeiro lugar, foi destacada a enorme importância do setor público na composição da renda dos habitantes da antiga Capital: ao mesmo tempo que significativos segmentos da população têm forte dependência dos empregos públicos, registra-se ainda uma elevada quantidade de aposentados cuja receita básica é proveniente do sistema previdenciário governamental (tanto federal, quanto estadual e municipal). Tanto em um caso, como em outro, a perda de renda verificada nas últimas décadas é muito acelerada, dadas as formas atualmente implementadas para resolver as dificuldades financeiras do Estado brasileiro. Desse modo, pode-se falar não apenas da pobreza já evidente em toda a cidade, mas, também, do empobrecimento de muitos indivíduos e famílias, cuja renda vem declinando sensivelmente nos últimos anos.

Se o setor público não propicia alento para as dificuldades econômicas e sociais do Rio de Janeiro, a indústria, uma de suas atividades mais importantes ao longo da história, parece também não experimentar uma fase de crescimento auspicioso. De fato, é justamente no setor industrial que a cidade mais tem perdido boas oportunidades de empregos e investimentos.⁹ Um setor de serviços de alto valor agregado, por exemplo, composto principalmente de bancos, financeiras, companhias de seguro e de navegação, imobiliárias, consultorias, gráficas e firmas de entretenimento, só tende a se expandir articulado a um setor industrial moderno dinâmico. Se a indústria carioca não recuperar o seu fôlego, para abrir novos campos e revitalizar os antigos que foram bem sucedidos, dificilmente poderá aspirar a uma nova fase de crescimento e prosperidade.¹⁰

⁹ Algumas das atividades mais tradicionais na história econômica do Rio de Janeiro desapareceram ou simplesmente minguaram ao longo da década de 1980: “A indústria naval, uma das mais fortes da metrópole, viu seus estaleiros fecharem e a mão-de-obra reduzir-se de 40 mil operários para pouco mais de 4 mil. Um número significativo de empresas e de executivos migrou para São Paulo. Levas de trabalhadores foram demitidos, ao tempo em que aumentou enormemente o trabalho informal (cujo contingente chega a representar mais de 30% da população economicamente ativa).” TAVARES: 2000, 61.

¹⁰ Do ponto de vista do fechamento de postos de trabalho, o quadro da indústria do Rio de Janeiro é dos mais preocupantes: “Os cortes mais profundos ocorreram nas funções técnicas, com a assustadora redução de 50% dos postos de trabalho que englobam os trabalhadores que possuem formação de nível superior e desempenham atribuições nos domínios da Engenharia, Biologia, Farmacologia, Economia e outros campos, e que incluem os técnicos que desempenham tarefas análogas, porém de amplitude e responsabilidade menores. As funções administrativas representaram a segunda maior queda relativa. Em valores absolutos, evidentemente, o grande volume de cortes ocorre nas atividades de ‘chão de fábrica’, com 100 mil empregos a menos.” PIQUET: 2000, 134.

O que o exemplo do Rio de Janeiro pode sugerir é que, ao mesmo tempo em que mudanças tecnológicas significativas estão ocorrendo na base da indústria, forçando alterações na sua dispersão geográfica e econômica, também está a acontecer a substituição do padrão originário de equilíbrio entre os vários setores produtivos e distributivos das sociedades capitalistas contemporâneas. As grandes metrópoles, das quais o Rio é uma espécie de “modelo às avessas”, encontram-se no torvelinho dessas transformações e têm sido duramente atingidas por transições que elas próprias não controlam e não podem deter. A margem de articulação e de ação do poder municipal tende a ficar, assim, bastante reduzida, limitando de modo dramático a capacidade das próprias cidades de conduzir os seus destinos.

Se as grandes cidades capitalistas nasceram como espaços da reprodução ampliada do capital, hoje, algumas delas chegam a parecer ilusões fantasmagóricas de seu passado de glórias. Ao romper-se o modelo tradicional de divisão do trabalho entre o campo e a cidade, fundado na origem do capitalismo, inúmeros centros urbanos do mundo (sobretudo no mundo periférico do capitalismo) parecem condenados a uma lenta agonia de horrores, violências e desastres. O desenvolvimento tecnológico, nas suas várias formas e tendências, tem possibilitado a rápida transferência de recursos de um lado para outro, facilitando as transações comerciais e eliminando as barreiras geográficas ou naturais. Com isso, as metrópoles periféricas deixaram de ser os espaços privilegiados e exclusivos dos grandes negócios e oportunidades, convertendo-se, muitas vezes, em áreas degradadas e abandonadas.

No caso do Rio de Janeiro, que tomamos aqui como exemplo para discussão, o passado de desarticulação com o interior mais próximo (no caso, o interior do Estado do Rio de Janeiro) só fez agravar a decadência econômica da metrópole, medida em termos da migração de capitais, investimentos e atividades produtivas e de serviços. O lastro desse declínio, facilmente observado no crescimento das favelas e do número de trabalhadores ambulantes que perambulam pelas ruas buscando a sobrevivência, é o desconforto urbano generalizado. Se a cidade não chegou a ter um mecanismo dinâmico de integração entre o rural e o urbano no passado, que lhe desse consistência suficiente para promover um desenvolvimento relativamente harmonioso de sua economia, no presente, as condições tornam-se ainda mais complexas e dramáticas. As

potencialidades outrora cantadas – uma beleza natural extraordinária e um indiscutível talento de seu povo – não passam agora da sombra de uma promessa descumprida.

Apesar das suas peculiaridades, o Rio de Janeiro é uma metrópole capitalista. Como tal, padece dos males e contingências típicas de um desenvolvimento desigual e turbulento, sujeito a crises, descompassos e desatinos. E tem ainda inúmeras cidades congêneres no mundo. Que potencializam as contradições do capitalismo, materializam suas principais relações econômicas e sociais, e prenunciam as grandes dificuldades que se alinham no horizonte. Pensar sobre elas é um primeiro passo necessário para construir modelos alternativos de sobrevivência para contingentes cada vez mais significativos de seres humanos:

*A ascensão do capitalismo não pode ser explicada como resultado de aperfeiçoamentos técnicos, da ‘tendência de progresso econômico da Europa Ocidental’ ou de qualquer outro mecanismo transistórico. A transformação específica das relações sociais de propriedade que **acionou** um ‘progresso’ historicamente singular das forças produtivas não pode ser presumida como um dado. Reconhecer isso é crucial para a compreensão do capitalismo – para não falar na compreensão das condições de sua abolição e sua substituição por uma forma social diferente. Devemos reconhecer não apenas a plena força dos imperativos capitalistas, as compulsões da acumulação, da maximização do lucro e da produtividade crescente do trabalho, mas também suas raízes sistêmicas, para sabermos exatamente por que elas funcionam como funcionam. (WOOD: 2001, 112)*

Referências bibliográficas:

ABREU, Maurício de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

BANCO MUNDIAL. Relatório número 19747-BR. *Rio de Janeiro: um estudo da cidade*. 2 volumes, 1999. www.worldbank.com

BRETAS, Marcos Luiz. *A Guerra das Ruas. Povo e polícia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1997. Prêmio Arquivo Nacional de 1995.

CELANO, Penélope C. *Favela ou bairro – contradições no desenvolvimento carioca*. Rio de Janeiro: IE/UFRJ, 2001. Monografia de Bacharelado.

ENGELS, F. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1985.

FREIRE, Américo; SARMENTO, Carlos Eduardo; MOTTA, Marly da Silva. *Um Estado em questão: os 25 anos do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*. 4ª ed. Brasília: Editora da UnB, 1963.

LAGO, Luciana Corrêa do. *Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise*. Rio de Janeiro: Revan/Fase, 2000.

LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis. Uma reflexão em busca de auto-estima*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

MARX, K. *O Capital*. Volume 1, livros I e II. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

MOTTA, Marly; SARMENTO, Carlos Eduardo. *A construção de um Estado: a Fusão em debate*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

PIQUET, Rosélia (org.); RIBEIRO, Ana Clara T.; TAVARES, Hermes M.; NATAL, Jorge. *Rio de Janeiro: perfis de uma metrópole em mutação*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.

PRADO JÚNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo. Geografia e história*. São Paulo: Brasiliense, 1998. Tudo é história, 78.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Favelas cariocas – índice de qualidade urbana*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, s/d.

WOOD, Ellen M. *A origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

ZALUAR, Alba; ALVITO, Marcos (orgs.). *Um século de favela*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1998.