

Marx, Engels e as cidades no capitalismo
Vania Maria Cury

*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 escrevem pouco, ou quase nada. Um levantamento bibliográfico preliminar sobre o tema pode dar a dimensão exata da 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. Nelas, hoje, concentram-se os mais expressivos contingentes populacionais dos países, materializam-se as relações sociais e econômicas mais importantes e instalam-se os principais centros da atividade de produção e de distribuição de bens e serviços.

As cidades, 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 ainda as perspectivas e os sonhos de inúmeros grupos e indivíduos, serão realizadas as experiências políticas e administrativas mais ousadas, 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 espaços públicos de confraternização, na explosão de atos violentos e

desumanos, na ansiedade permanente dos indivíduos, na pressão populacional sobre os bens e serviços urbanos, nas disputas pelos terrenos disponíveis. Guardadas as devidas proporções, todas as grandes cidades do mundo possuem alguns desses traços e maneiras de combiná-los que mais as aproximam, do que afastam. 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 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. Para isso, alguns instrumentos da análise marxista tornam-se indispensáveis, como vamos demonstrar em seguida. O entendimento crítico do modelo de formação e crescimento dos centros urbanos, no capitalismo, é fundamental para o êxito das iniciativas que visam ao enfrentamento dos graves problemas por eles apresentados na atualidade.

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”¹ tem se apoiado quase integralmente na idéia de que os mercados seriam apenas os espaços de troca entre produtores especializados de mercadorias e serviços e seus consumidores. Sua expansão ininterrupta e acelerada, verificada na Europa ocidental do século XV em diante, teria dado as condições necessárias para o amplo estabelecimento das “economias 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

¹ Para um exame cuidadoso e detalhado desse debate, ver Ellen Meiksins Wood. *A origem do capitalismo*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

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: 2002, 22-23)

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, estabeleceu-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, como bem demonstrou Ellen Wood. 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 mesma 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 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, como produtos que são da expansão econômica e social do capitalismo. Em lugar de representar 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 reproduz tendo como eixo principal o processo de acumulação de capital.

Uma das evidências mais imediatas das 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 de 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 provenientes da disseminação de doenças, as condições de moradia e higiene das populações mais pobres sempre foram exemplos de degradação e miséria. Incapacitadas para disputar os melhores terrenos e construir habitações confortáveis, eram compelidas a compartilhar os espaços mais despojados de conforto e limpeza existentes nas cidades:

...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, vol. 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 predomina no capitalismo. A valorização de áreas determinadas 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, desde o começo dessa evolução:

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 conseqüência disso, há um comércio regular de compra de contratos de locação prestes a expirar. (MARX: 1988, livro 1, vol. 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 das sociedades capitalistas, 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-lhes 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 localização, 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 lazer e saúde, e apenas dotados de transporte barato e regular por motivos óbvios. Na base dessa discriminação, uma justificativa 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 metrópoles européias, que chegam a ter mais de mil anos de existência –, elas constituem espaços diferenciados, com uma natureza muito própria, que pouco 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.

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 pretenderam lançar a modernidade para dentro do imenso território brasileiro, a partir de sua Capital. A primeira grande reforma urbana do Rio de Janeiro, realizada pelas mãos do prefeito Pereira Passos (1902-06), teria representado, do ponto de vista de seus idealizadores, a oportunidade de colocar o Brasil 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 estudo. O modelo de civilização industrial e urbana implantado nas principais potências da Europa era, assim, o objetivo a ser alcançado pelas novas elites políticas e intelectuais brasileiras, emergentes com a República.

Não foram pequenos os esforços para dotar o País de uma capital moderna, asseada e dinâmica, apesar dos inúmeros obstáculos antepostos, involuntariamente, a esse projeto ambicioso, pela população pobre e mestiça que perambulava por todos os lados da cidade. As demolições, os arrasamentos de morros, as imposições culturais que foram implementados de modo autoritário e sumário pelos administradores municipais e federais, revelavam a pressa que as elites viviam, no sentido de eliminar os vestígios ainda marcantes do passado colonial e escravista da formação brasileira. Mudar a

aparência da cidade, como os registros históricos assim o demonstram, não foi tão complicado. Alterar o seu conteúdo humano, no entanto, foi uma tarefa de amargar.

Do ponto de vista tecnológico e profissional, pareciam abundar os recursos. Os engenheiros brasileiros, artífices e executores da grande reforma urbana de 1902-06, possuíam os requisitos de competência necessários para os empreendimentos. O financiamento dos projetos mais custosos foi obtido junto aos credores 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, para as autoridades locais, foi ajustar a maior parte da população ao novo padrão de organização material, formal e social da cidade. Eles simplesmente não se encaixavam. Não podiam prover suas próprias moradias, seus negócios, seus empreendimentos. Não sabiam se colocar num mundo “moderno”.

Na base desse processo de transformação da aparência do Rio de Janeiro, estava a lenta transição em direção ao capitalismo que o Brasil realizava. O fim da escravidão e a emergência de novas formas de relações de produção, em especial as assalariadas, forçavam a modificação de grande parte da estrutura produtiva local, em especial nos centros econômicos mais dinâmicos do País. Em termos regionais, a economia do Rio de Janeiro operava uma passagem gradual e difícil em direção aos rumos capitalistas. Embora o campo tenha sido, até certo ponto, esvaziado com o esgotamento da cafeicultura escravista, a cidade permaneceu como um centro portuário, comercial e financeiro dos mais importantes.

E foi na evolução urbana do Rio de Janeiro rumo à sua forma capitalista que se cristalizou um modelo de cidade adequado aos “novos tempos” que se instalavam no Brasil. A transposição dos limites da velha aldeia colonial, que prevaleceram ainda durante a fase do Império, foi a principal aspiração das novas elites republicanas. A cidade moderna que servia ao capitalismo emergente era uma cidade de espaços bem demarcados, para os vários usos do solo urbano (moradias, fábricas e usinas, comércio e profissões). Como espaços construídos, tinham sua própria cotação. O encarecimento gradativo das áreas urbanizadas e beneficiadas pelos investimentos e pelas reformas forçou o afastamento dos mais pobres, que não podiam pagar o alto custo dos espaços formais da cidade capitalista moderna. A falta de políticas habitacionais voltadas para as

populações de renda mais baixa acabou levando-as à formação de áreas residenciais impróprias e irregulares, sobretudo nos morros desocupados da cidade.

Como ficou demonstrado nas citações anteriores de Marx e Engels, a cidade capitalista tem uma natureza própria que se manifesta em todas as suas dimensões. Nos países industrializados e nos países subdesenvolvidos, essa natureza própria se faz presente. Embora com escalas distintas, em ambos os casos observa-se a segregação espacial das classes sociais. No caso do Rio de Janeiro, a transição em direção ao capitalismo manifestou-se de modo marcante na reformulação de seu espaço urbano, sobretudo com as obras realizadas em 1902-06. O impacto dessa reforma foi tão forte que acabou transformando-se em um exemplo a ser seguido pelas grandes cidades brasileiras ao longo de boa parte do século XX.

Referências bibliográficas:

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

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.

ENGELS, F. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. Tradução de Rosa Camargo Artigas e Reginaldo Forti. São Paulo: Global, 1985.

IBGE. *Estatísticas históricas do Brasil. Séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1985*. Vol. 3. Rio de Janeiro: IBGE, 1986.

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

MARX, Karl. *O Capital*. Volume 1, livros I e II. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 12ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

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

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