

O PROJETO PORTO MARAVILHA E O RENT GAP DE NEIL SMITH

THE PORTO MARAVILHA PROJECT AND THE NEIL SMITH'S RENT GAP THEORY

RENATO DOMINGUES FIALHO MARTINS

Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca, Itaguaí, RJ, Brasil

RESUMO: *A Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha refere-se a um conjunto de intervenções urbanísticas, viárias, imobiliárias e financeiras na zona portuária do Rio de Janeiro, levado a cabo por um consórcio que envolve o poder público municipal e grandes empreiteiras transnacionais. Trata-se de uma operação urbana de evidente destaque, sendo a maior parceria público-privada do país. O objetivo deste artigo é analisar a OUC Porto Maravilha a partir da formulação teórica do rent gap, proposta por Neil Smith, e a consequente discussão sobre o conceito de gentrificação. A ideia é verificar se a teoria do rent gap pode ajudar a compreender esse grupo de intervenções urbanas. Além disso, pretende-se examinar os limites e virtudes do rent gap. Várias questões são consideradas no estudo, tais como: (1) é possível importar uma teoria formulada para cidades de países centrais e aplicá-la na experiência carioca? Em caso positivo, (2) quais distinções devem ser sublinhadas e quais precauções precisam ser tomadas?*

PALAVRAS-CHAVE: *Porto Maravilha; gentrificação; rent gap; empreendedorismo urbano.*

INTRODUÇÃO

A Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha refere-se a um conjunto de intervenções urbanísticas, viárias, imobiliárias e financeiras levado a cabo por um consórcio que envolve o poder público municipal e grandes empreiteiras transnacionais¹. Trata-se da maior parceria público-privada do país, conforme destacam os empreendedores².

Essas intervenções ocorrem na zona portuária, que compreende os bairros Santo Cristo, Gamboa, Saúde, parte do Caju e São Cristóvão, todos localizados na área central da cidade do Rio de Janeiro. Tais bairros comportam, ainda, os morros da Providência, do Pinto, do Livramento e da Conceição. Eles são de grande relevância para a cidade, pois foram uma das primeiras ocupações após a chegada dos europeus à baía de Guanabara, além de serem palco de manifestações relacionadas à cultura negra.

Os bairros portuários tornaram-se espaços de importantes atividades econômicas, industriais e comerciais, tendo experimentado o seu auge após a reforma portuária de 1904-1911. A partir da década de 1960, essa zona se converteu numa área de

¹ Instituída pela lei municipal complementar nº 101/2009, a OUC Porto Maravilha é conduzida pelo Consórcio Porto Novo S.A., que envolve o poder público municipal e grandes empreiteiras privadas (Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia).

² Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/materias/entenda-o-negocio/e-o-n.aspx>>. Acesso em: 15 de ago. 2015.

obsolescência, com a deterioração dos prédios, o sucateamento dos equipamentos urbanos, o predomínio de moradores mais pobres e a estigmatização espacial, associada à imagem de área ligada à prostituição, ao comércio de drogas ilícitas e à violência.

Figura 1: Mapa do perímetro da OUC Porto Maravilha



Fonte: Elaborado pelo autor com base na Lei municipal complementar nº 101, de 23/11/09.

Diante de tais condições, a meta principal do Porto Maravilha é, nas palavras dos empreendedores, “preparar a região portuária, há muitos anos relegada a segundo plano, para se integrar a[o] processo de desenvolvimento, já que o Rio de Janeiro dá claros sinais de uma nova dinâmica econômica, impulsionada pelos grandes eventos que vão ocorrer na cidade nos próximos anos”³.

O objetivo deste artigo é efetuar uma análise da OUC Porto Maravilha a partir da formulação teórica do *rent gap* proposta por Neil Smith e da consequente discussão sobre o conceito de *gentrificação*. Busca-se verificar se a teoria de Smith pode ajudar a compreender as intervenções urbanas no Rio de Janeiro, apontando alguns de seus limites e virtudes. Várias questões são consideradas, tais como: é possível importar uma teoria formulada para cidades de países centrais e aplicá-la na experiência carioca? Em caso positivo, quais distinções e cuidados devem ser sublinhados? Passaram-se quatro ou cinco décadas desde que o processo de gentrificação começou a ganhar fôlego nos países centrais. Considerando isso, quais as implicações desse hiato temporal em relação às experiências norte-americanas e europeias para o caso carioca?

Para dar conta dessa tarefa, foram adotados alguns procedimentos metodológicos. Em primeiro lugar, revisou-se a bibliografia acerca do debate sobre gentrificação e *rent gap*. A proposta teórica de Smith foi posta em confronto com alguns de seus críticos. É importante destacar que apenas algumas críticas (favoráveis ou contrárias) foram expostas, apesar de ter-se em conta a amplitude da discussão. Em seguida, pesquisaram-se dados do mercado imobiliário carioca a fim de aplicar o *rent gap* ao Porto Maravilha. O resultado dessa pesquisa e a análise dos dados encontram-se na seção 5. Por fim, foram inventariadas as principais informações sobre o projeto examinado e sobre o processo de esvaziamento econômico da zona portuária que precedeu o Porto Maravilha.

³ Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>>. Acesso em: 10 maio 2015.

CONVERSÃO DA ZONA PORTUÁRIA EM ÁREA DE OBSOLESCÊNCIA

Em 1904, começaram as obras da modernização portuária. Os bairros que compunham essa área passaram por um processo de rápida adequação às novas exigências de uma cidade que crescia a passos largos, com a construção de grandes armazéns, depósitos e edificações que visavam a atender as tarefas do porto.

Durante a primeira metade do século XX, o centro da cidade apresentava um perfil demográfico claramente proletarizado. Baseado nos dados do censo de 1950, Geiger (1960, p. 32) destaca que, entre os 16 distritos do município, o centro era um dos que apresentavam os maiores percentuais de operários.

Como bem explica Smith (1996), a gentrificação, em geral, é precedida por um processo de deterioração física e econômica. No caso pesquisado, após a década de 1950, os bairros do porto passaram a enfrentar um cenário de degradação estrutural e de esvaziamento econômico. Há uma carência de estudos minuciosos que apontem as razões desse processo. A seguir, serão apresentadas algumas explicações possíveis para ele.

Esses bairros têm certa importância nos setores industriais⁴ desde meados do século XIX. Nesse sentido, o deslocamento das indústrias para áreas mais afastadas do centro da cidade pode ter contribuído para seu esvaziamento econômico (FREITAS FILHO, 2004). Outra razão comumente citada relaciona-se ao declínio relativo das atividades do porto carioca diante da concorrência de outros portos brasileiros – fato também associado à própria estagnação da economia fluminense após a transferência da capital brasileira para Brasília, em 1960 (OSÓRIO; VERSIANI, 2013). É possível dizer, igualmente, que as mudanças tecnológicas na operação do porto influenciaram seu declínio econômico. Ao longo da segunda metade do século XX, foram introduzidas máquinas, guindastes e equipamentos que substituíram parte dos estivadores, o que ocasionou a redução do número de trabalhadores necessários para a operação portuária. Em consequência disso, o comércio, que dependia da circulação dos portuários nos bairros, encolheu.

Além desses elementos, as mudanças viárias no centro do Rio também costumam ser destacadas como responsáveis pelo esvaziamento da zona portuária. A abertura da avenida Presidente Vargas, concluída em fins de 1944, acompanhada da demolição de vários imóveis, cortiços e igrejas, inaugurou um novo eixo vetorial no centro e, posteriormente, passou a concentrar as atividades comerciais. Essa avenida, de sentido leste-oeste, se estende ao longo da área portuária. O CBD (*central business district*) em formação configurou-se ao sul dessa via e ao longo da avenida Rio Branco, de “costas”, portanto, para o porto. Ao lado disso, embora talvez seja menos relevante, é preciso acrescentar a dimensão natural: a avenida Presidente Vargas segue paralela a uma sequência de morros – Conceição, Livramento, Providência, Pinto e São Diogo –, os quais constituem uma barreira física entre o CBD e o porto.

Houve ainda a construção do elevador da Perimetral, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1960. A Perimetral contornava o limite norte na zona portuária, sobre a avenida Rodrigues Alves. Ademais, devem ser citadas as construções, em 1963, do túnel Santa Bárbara e do viaduto São Sebastião sobre o bairro do Catumbi, que também ligam a Zona Sul às principais avenidas de acesso à cidade. Esses três

4 “Às atividades comerciais e portuárias em franca expansão, acrescente a presença de atividades manufatureiras, que na década de 1840 registraram significativo avanço” (LAMARÃO, 2006, p. 40).

exemplos de mudanças viárias contribuíram para tornar a zona portuária um conjunto de “bairros de passagem”, nos quais as vias de maior circulação estão localizadas no seu perímetro. As ruas internas, curtas, estreitas e sinuosas, assim como os becos, ladeiras e vielas dos morros permaneceram à margem das mudanças.

Figura 2: Principais vias próximas à zona portuária do Rio de Janeiro



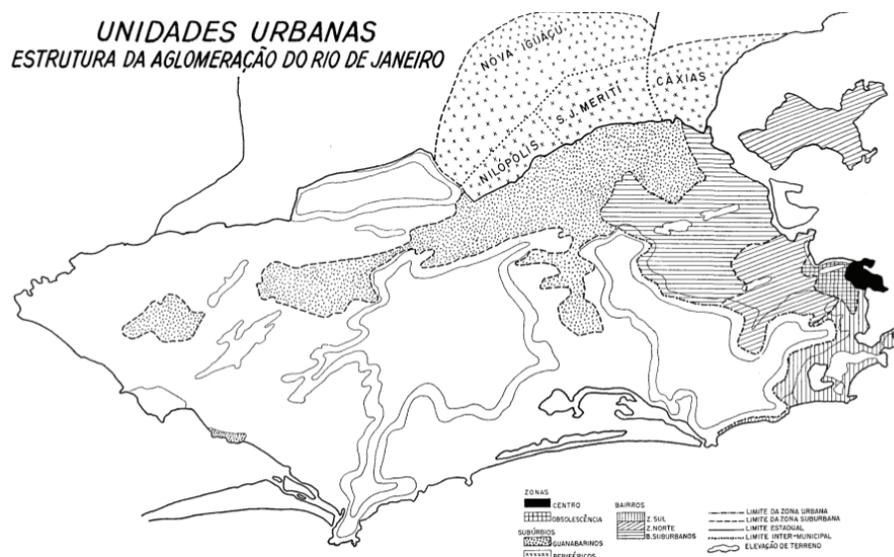
Fonte: Elaborado pelo autor a partir da ferramenta MapBox.

Publicado durante o início do processo de degradação urbana, o artigo de Maria Therezinha Segadas Soares sublinha elementos que iluminam o entendimento desse processo. A autora identifica, nos anos 1960, duas fisionomias distintas nos bairros próximos ao porto: (a) as áreas aterradas, onde notava-se a presença das atividades portuárias, desde a Praça Mauá até a Ponta do Caju. Segundo Soares, “depósitos, armazéns, estações de passageiros, frigoríficos, moinhos, depósitos de gás e combustíveis, cais de minérios, linhas ferroviárias cruzando as ruas para atingirem o porto e um movimento constante de carga e descarga caracteriza[va]m esta área”; (b) as áreas não aterradas, nas quais “uma população pobre viv[ia] nos sobrados antigos da área vizinha ao porto, que se integra[va] na zona de obsolescência da cidade, e que [era] habitada por uma classe trabalhadora, [...] que aí encontrou alojamento barato e próximo do centro” (SOARES, 1965, p. 340-341).

O artigo também aborda o deslocamento das indústrias, que tiveram um relevante papel para o crescimento da cidade nos anos anteriores. De acordo com a autora, “devido à escassez de terrenos amplos e baratos, decorrente dos problemas do sítio urbano, as grandes indústrias buscaram a periferia da cidade para a sua instalação” (SOARES, 1965, p. 342).

Referente à estrutura urbana carioca, Soares classifica a cidade em quatro espaços: centro, área de obsolescência, bairros e subúrbios, conforme mostra a Figura 3. A área de obsolescência definida pela autora, na qual está incluída a zona portuária, abrange a Lapa, Paula Matos (Santa Teresa), a Glória, parte do Catete, o Mangue (redondezas da avenida Francisco Bicalho), a Gamboa e parte de São Cristóvão. Já tinham se passado 20 anos desde a inauguração da avenida Presidente Vargas no momento de publicação do artigo de Soares, mas essa via, com exceção do cruzamento com a Rio Branco, ainda não estava ocupada pelos arranha-céus atuais. Por isso, curiosamente, ela foi incluída na área de obsolescência.

Figura 3: Estrutura urbana do município do Rio de Janeiro na década de 1960



Fonte: Soares (1965, p. 356).

A autora descreve os bairros como espaços em que “prédios velhos, sobrados estreitos ou pequenas casas geminadas de frente de rua [eram] utilizados para os mais diversos fins ou habitados por pessoas de baixo padrão social” (SOARES, 1965, p. 358). Uma descrição semelhante a certa parte da zona portuária dos dias atuais.

É interessante compreender as explicações de Soares para as causas que levaram à formação dessa área de obsolescência no Rio de Janeiro, pois elas serão úteis para examinar o conceito de *rent gap* nas próximas seções.

A pesquisadora afirma que a zona central e comercial (por vezes também industrial, é necessário acrescentar) de uma cidade, à medida que se expande horizontalmente, acaba ocupando zonas até então exclusivamente residenciais. Os moradores dessas localidades, incomodados com seus novos usos, tendem a buscar freguesias mais agradáveis. O deslocamento se intensifica com a expansão espacial dos transportes em direção às novas zonas residenciais. No caso carioca, a população de renda mais elevada tomou o caminho em direção à Zona Sul (Botafogo, Laranjeiras, Copacabana); a de renda média, para os bairros da Zona Norte (Tijuca, Vila Isabel, Grajaú, Andaraí); já a população de renda mais baixa seguiu o curso dos bairros suburbanos, ao longo das estações das linhas ferroviárias (SOARES, 1965, p. 360-361).

A explicação da autora não dá conta de todo o fenômeno; contudo, há nela observações relevantes, como esta: “Constituiu-se, assim, uma área desvalorizada para residência, com um valor potencial grande, decorrente das previsões do provável avanço do centro sobre ela. O valor real dessa área não é desprezível, por sua proximidade da área central” (SOARES, 1965, p. 361). O que Soares chama de “valor potencial grande” pode ser o embrião de uma teorização mais aprofundada do conceito de *rent gap* para a realidade do projeto Porto Maravilha.

TEORIA DA GENTRIFICAÇÃO

O primeiro uso do termo gentrificação aparece em um trabalho de Ruth Glass publicado em 1964, no qual a autora pesquisa o distrito londrino de Islington. Nesse momento, o fenômeno urbano da gentrificação ainda se apresentava de maneira bastante tímida. Poucos poderiam imaginar que, a partir dos anos 1970, ele assumiria uma dimensão central e emergiria como um novo modelo de urbanismo. No início deste século, a gentrificação adquiriu um caráter generalizado. Com efeito, uma realidade absolutamente local e identificada, em seu início, apenas nas grandes cidades de capitalismo avançado tornou-se mundial (SMITH, 2006, p. 61-62).

Como um modelo de desenvolvimento urbano a ser seguido, o fenômeno da gentrificação expandiu-se também para as principais cidades de países periféricos: Cidade do Cabo, Cidade do México, Xangai, Buenos Aires, São Paulo e Rio de Janeiro. Smith (2006, p. 62) destaca que os casos de gentrificação são os mais variados e diversificados, pois, ao mesmo tempo em que estão imersos em redes globais, possuem particularidades locais e articulações econômicas em escalas nacionais.

Os sinais iniciais da gentrificação, como observa Smith (1979; 1996), surgiram ainda nos anos 1950 e ampliaram-se nas duas décadas seguintes. Já nos anos 1970, a gentrificação havia alcançado muitas das principais cidades estadunidenses, europeias e australianas. Assim que esse movimento urbano se difundiu, a pesquisa acadêmica passou a lhe oferecer especial atenção. Nos últimos 40 anos, as causas e os efeitos da gentrificação são objeto de muitas investigações em todo o mundo e há uma série de divergências no interior desse debate.

Na tentativa de interpretar a gentrificação, Smith (1996) identificou duas matrizes teóricas explicativas para sua gênese, as quais são hegemônicas desde o final dos anos 1970: por um lado, estão aquelas que dão ênfase a elementos culturais; e, por outro, as que destacam as dimensões econômicas.

Para o primeiro grupo, a gentrificação ocorre devido a uma mudança cultural nas populações de classe média, que passam a valorizar o centro das cidades como local de moradia. Jovens profissionais liberais, trabalhadores do setor terciário, famílias de poucos filhos (ou sem filhos), ao adotarem um novo estilo de vida, abandonam o sonho de morar no subúrbio (uma tradicional aspiração da classe média norteamericana) pelo desejo de residir nas áreas centrais. A explicação para esse fato, segundo alguns autores, está na mudança dos padrões de consumo desses grupos sociais. Assim, nas cidades pós-industriais, é o consumo, e não a produção, que dita os novos usos do solo urbano. A gentrificação seria uma expressão urbana da pós-modernidade. Já os pesquisadores do segundo grupo salientam que o custo de novas construções habitacionais aumenta conforme se amplia a distância em relação ao

centro da cidade. Acrescente-se também que esse maior distanciamento do centro implica custos maiores de deslocamento, tanto em transporte público quanto privado. Tendo isso em vista, a reabilitação de áreas centrais se apresenta como uma resposta economicamente mais viável que a contínua expansão rumo aos subúrbios.

Essas duas hipóteses explicativas não se excluem; ao contrário, salienta Smith, elas são frequentemente apresentadas como complementares, além de compartilharem uma perspectiva essencial: “a ênfase na preferência dos consumidores e nas restrições dentro das quais essas preferências são implementadas” (SMITH, 1996, p. 50, tradução nossa). O autor sublinha, ainda, que ambas as matrizes possuem uma raiz nas teorias econômicas neoclássicas e, por consequência, sugerem que tanto o movimento de suburbanização⁵ quanto o de gentrificação são resultados de mudanças nas escolhas pessoais. Nesse sentido, os novos moradores de áreas gentrificadas seriam ex-suburbanos arrependidos ou desiludidos. Vale pontuar, que a gentrificação foi tratada nos EUA como um “movimento de retorno à cidade”; esse ponto, em particular, será importante para compreender o caso do Porto Maravilha.

Smith (1979; 1996) apresenta uma crítica às teorias que dão primazia à preferência pessoal na explicação da gentrificação. Por meio de informações empíricas, ele refuta a hipótese de que a gentrificação seria propalada por ex-suburbanos. Os casos analisados, como Society Hill (Filadélfia, EUA), Jordaan (Amsterdã, Holanda), Baltimore (EUA), Washington (EUA), apontam que, entre os novos moradores das áreas gentrificadas, a minoria vinha dos subúrbios.

Se a escolha cultural e as preferências dos consumidores desvendam a gentrificação, isso significa dizer que essas preferências mudam de maneira simultânea. Algo difícil de se provar, já que a gentrificação não é um fenômeno exclusivo norte-americano, dada a sua escala global. Esse fato pressupõe que famílias em várias cidades do mundo, de modo sincrônico, tomem a decisão de mudar-se para áreas centrais.

O autor propõe uma outra explicação para a gentrificação, na qual são considerados os papéis de diversos atores: construtores, incorporadores, promotores, instituições estatais e financeiras. Ele também salienta que uma teorização ampla da gentrificação tem de dar conta tanto do papel dos produtores quanto dos consumidores. Nesse caso, Smith sinaliza que as necessidades de produção e de lucro são elementos muito mais decisivos que a preferência dos consumidores. Há uma relação dialética entre produção e consumo; a produção assume o protagonismo nessa relação: “o chamado renascimento urbano tem sido estimulado mais por forças econômicas do que culturais. Na decisão de reabilitar uma estrutura do centro da cidade, uma preferência do consumidor tende a se destacar acima das demais – a preferência pelo lucro” (SMITH, 1979, p. 540, tradução nossa).

Ao considerar esses pontos, uma teoria da gentrificação deve responder às seguintes questões: por que alguns bairros são rentáveis à “renovação urbana” e outros, não? Quais são as condições da lucratividade? As teorias de inspiração neoclássicas – isto é, da primazia das preferências dos consumidores – não dão conta de respondê-las, pois tomam a disponibilidade de áreas para gentrificação como algo dado, e isso é justamente o que precisa ser esclarecido (SMITH, 1979; 1996).

Smith, sob influência do pensamento marxista, encontra na teoria do valor-trabalho o aporte teórico para sua interpretação da renda da terra. Desse modo, ele afirma que, numa sociedade capitalista, tanto a terra quanto as benfeitorias construídas sobre ela são mercadorias (SMITH, 1996, p. 55). Todavia, estas últimas

⁵ É importante ressaltar que o conceito de subúrbio é distinto nos EUA e no Rio de Janeiro. No primeiro caso, trata-se de bairros de classe média, no segundo, de bairros ocupados por camadas sociais mais pobres.

não são de qualquer tipo; na verdade, possuem características particulares que as distinguem das demais mercadorias. Smith explica três delas. Em primeiro lugar, a propriedade privada garante ao proprietário o monopólio do uso da terra, ainda que as regulamentações estatais imponham algumas restrições ao uso do solo (zoneamento urbano, desapropriação por interesse público).

Em segundo, a terra e os investimentos feitos sobre ela estão fixados no espaço, já seus valores variam. Os investimentos sobre a terra estão sujeitos a todas as influências sobre seus valores, mas há uma diferença essencial em relação às demais mercadorias: por um lado, o valor das construções influencia a renda da terra que os proprietários podem demandar; por outro, como a terra e as construções são inseparáveis, quando mudam de dono, o preço das edificações também reflete o nível da renda da terra. Enquanto um pedaço de terra não necessita de manutenção para manter seu potencial de uso, as construções precisam ser conservadas (SMITH, 1996, p. 55-56).

Finalmente, diferente da terra, as construções sobre ela não são permanentes, apesar de terem um período longo de vida útil, tanto em termos físicos quanto de valores. Por essa razão, instituições financeiras possuem um papel relevante no mercado imobiliário. Os padrões de depreciação de capital representam uma variável decisiva para determinar se o preço de venda de uma edificação reflete o nível da renda da terra e, mais do que isso, qual a proporção desse reflexo (SMITH, 1996, p. 56).

No final do século XIX, nos principais centros urbanos dos países industrializados, a variação do valor da terra apresentava o formato de cone: o vértice sobre o centro urbano, com um declínio gradativo em direção às periferias. Esse clássico modelo cônico foi proposto por Homer Hoyt, nos anos 1930, em suas pesquisas sobre Chicago. O próprio Hoyt identificou uma anomalia no comportamento do gráfico. Havia um “vale” entre o cume do cone e as áreas periféricas, para o qual ele não havia dedicado muita atenção.

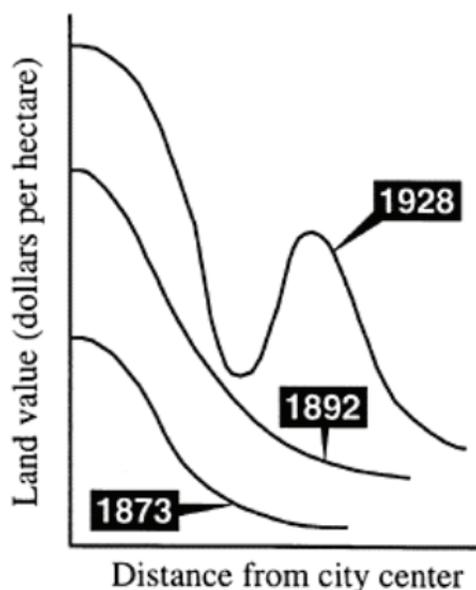
Com o processo de deslocamento das camadas média e alta em direção aos subúrbios das cidades norte-americanas, o comportamento do valor da terra se transformou; por consequência, o “vale” se tornou mais profundo e amplo. É justamente nesse movimento de transformação que residem as explicações de Smith (1996, p. 57) para a formação das *inner-cities* – áreas próximas ao centro, habitadas por populações mais pobres. Houve, nesse momento, um deslocamento do capital em direção aos subúrbios, onde as taxas de lucratividades eram maiores. Assim, uma combinação de negligência e desinvestimento deliberado iniciou um longo período de deterioração e falta de novos investimentos de capital na *inner-city*.

De acordo com Smith (1979, p. 542; 1996, p. 58), uma teoria da gentrificação tem de explicar detalhadamente o processo histórico de desvalorização da *inner-city* e, de forma mais precisa, como tal desvalorização produz a possibilidade de reinvestimentos lucrativos. Para ele, o elo principal aqui é a relação entre “valor da terra” e “valor da propriedade”. Assim, para dar conta dessa tarefa, o autor propõe a separação dos dois termos em quatro categorias: (a) valor da edificação; (b) preço de venda da edificação e terreno; (c) renda da terra capitalizada; e (d) renda da terra potencial.

A teoria neoclássica, ao enfatizar a preferência do consumidor, explica o preço como uma relação entre demanda e oferta. Por sua vez, ao seguir a tradição marxista da teoria do valor-trabalho, Smith distingue o valor da edificação do seu preço. Se o valor de uma mercadoria é medido pela quantidade de força de trabalho socialmente necessária para produzi-la, uma edificação qualquer também pode ter seu valor

mensurado pela força de trabalho empregada na sua construção. É apenas no mercado imobiliário que o valor é convertido em preço. Há aí uma estreita relação entre valor e preço. Apesar de o segundo refletir o primeiro, ambos não podem ser mecanicamente equalizados, alerta o autor, pois é preciso considerar as interferências da oferta e da procura e das demais nuances do mercado. Uma particularidade que se apresenta no mercado imobiliário o torna um pouco mais complexo, a saber: as edificações, periodicamente, retornam ao mercado através da revenda. Além disso, é necessário levar em conta a taxa de depreciação devido ao uso cotidiano ao longo do tempo e a taxa de apreciação a partir dos investimentos em manutenção, reformas e reparos, que, conseqüentemente, acrescentam mais valor à edificação (SMITH, 1996, p. 59).

Figura 4: Gráfico do valor da terra na cidade de Chicago (1933) e a formação do “vale”



Fonte: Smith (1996, p. 58).

A categoria preço ainda exige mais algumas considerações. O preço de venda da edificação representa não somente o seu valor, mas também um componente adicional da renda, já que a terra é geralmente vendida com a sua estrutura. Portanto, aqui é preferível falar em renda da terra em vez de valor da terra, já que seu preço não reflete a quantidade de força de trabalho aplicada nela, como no caso do valor de uma mercadoria (SMITH, 1979, p. 542-543; 1996, p. 59).

A discussão a respeito da renda da terra possui uma longa tradição no campo da economia política, tendo recebido contribuições teóricas de A. Smith, Malthus, Ricardo e Marx. Neil Smith também envereda por esse debate. Ele afirma que a renda da terra é uma reivindicação feita pelos proprietários pelo uso de sua terra e que representa uma redução da mais-valia criada além do preço de custo dos produtores sobre o terreno. A renda da terra capitalizada se refere à real quantidade de renda da terra apropriada pelo proprietário, dado seu atual uso. No caso de aluguel imobiliário, as funções de produção e propriedade estão combinadas, e a renda da terra se torna uma categoria ainda mais intangível, embora possua uma presença real. A renda da

terra capitalizada do proprietário retorna principalmente na forma de aluguel pago pelo inquilino. No caso da ocupação do edifício pelo próprio proprietário, a renda da terra é capitalizada somente quando o imóvel é vendido e quando aparece como parte do preço de venda. Desse modo, conclui Smith, preço de venda = valor da edificação + renda da terra capitalizada (SMITH, 1979. p. 543; 1996, p. 59).

De acordo com seu atual uso da terra, um terreno ou um bairro, por exemplo, é capaz de capitalizar uma certa quantidade de renda da terra. Por razões de localização, geralmente, uma área pode capitalizar maiores quantidades de renda da terra sob um uso diferente. A renda da terra potencial é a quantia que pode ser capitalizada sob o “maior e melhor uso” que se faz dela. Esse conceito é particularmente importante para explicar a gentrificação.

A partir das categorias citadas acima, o processo histórico que tornou alguns bairros predispostos à gentrificação pode ser delineado (SMITH, 1979. p. 543; 1996, p. 60). Smith demonstra que a deterioração física e a depreciação econômica da *inner-city* seguem uma lógica racional do mercado imobiliário, não se tratando de mudanças ao acaso. O declínio de um bairro é resultado de decisões de um conjunto de atores – privados e/ou governamentais. É possível deduzir a mesma ideia para o movimento oposto: a gentrificação também é resultado de decisões econômicas de atores hegemônicos.

Feitas essas observações, chega-se, pois, à teoria do *rent gap*⁶, que tem sido objeto de discussões entre os pesquisadores dos fenômenos relacionados à gentrificação, desde que foi elaborada por Smith em 1979. Aqueles que fundamentam suas investigações nas formulações econômicas neoclássicas tendem a rejeitar tal teoria ou a impor-lhe tantas limitações que ela se torna inaplicável. Alguns a admitem, mas destacam as suas limitações; já outros a aceitam com entusiasmo.

O *rent gap*, nas palavras de Smith, é “a disparidade entre o nível de renda da terra potencial e a real renda da terra capitalizada sob o seu uso atual da terra” (SMITH, 1996, p. 65, tradução nossa). O *rent gap* é produzido principalmente pela desvalorização do capital (que diminui a proporção de renda da terra apta para ser capitalizada), bem como pela expansão e pelo contínuo desenvolvimento urbano (que, historicamente, têm aumentado o nível de renda da terra potencial na *inner-city*). Dessa maneira, o “vale” identificado por Hoyt pode ser interpretado como uma ampliação do *rent gap*. A gentrificação está estreitamente relacionada ao *rent gap*, pois aquela só se realiza quando este é amplo o suficiente para que os investidores comprem imóveis e terrenos a preços reduzidos, paguem os custos e o lucro dos construtores para a requalificação urbana, cubram os juros sobre hipotecas e empréstimos de construção e, posteriormente, vendam o produto final por um preço capaz de lhes deixar uma satisfatória margem de lucro (SMITH, 1979, p. 545; 1996, p. 65).

Para Smith (1979, p. 546; 1996, p. 66), a gentrificação não é uma ocorrência ao acaso. Pelo contrário, é esperada. A desvalorização do capital em *inner-cities* do século XIX, paralelo ao crescimento urbano contínuo durante a primeira metade do século XX, produziu as condições para que o reinvestimento rentável fosse possível. Se a teoria do *rent gap* está correta, a requalificação deve ocorrer onde o *gap* é maior e os retornos disponíveis são mais elevados, ou seja, em bairros próximos ao centro da cidade, particularmente.

O autor também destaca o papel do Estado nesse processo. Em suas pesquisas sobre os primeiros casos de gentrificação nos EUA, ele observa que o Estado se incumbiu

6 Nas poucas traduções dos textos de Smith, o termo *rent gap* é traduzido como “renda diferencial” ou “diferencial de renda”. Neste texto, optou-se por manter a expressão em inglês para evitar qualquer confusão com o termo marxista *differential rent*.

de reunir as propriedades com preços de mercado, retornando-as aos investidores com preços subavaliados. O Estado suportou os custos nos últimos estágios da desvalorização do capital e, assim, garantiu aos investidores os mais elevados retornos financeiros, sem os quais a requalificação urbana da área não teria acontecido. Além disso, foi bem-sucedido economicamente, pois proporcionou as condições gerais para a revitalização do mercado privado (SMITH, 1996, p. 67). Em Society Hill, na Filadélfia, onde dedicou boa parte de suas investigações, Smith notou que o governo federal foi duplamente decisivo, isto é, atuou na construção de um arcabouço jurídico, que regulamentou as renovações urbanas, e na desapropriação por interesse público (SMITH, 1996, p. 120-123). É necessário ter certo cuidado na compreensão do papel do Estado, isto porque a participação dele contempla uma grande diversidade de ações nos episódios de gentrificação em todo o mundo, logo qualquer generalização soaria bastante vaga.

Destaque-se, ainda, que Smith afirma que a gentrificação é um produto estrutural do mercado imobiliário e de terras. O capital desloca-se para onde a taxa de retorno é mais elevada, e o movimento do capital aos subúrbios, ao longo da contínua desvalorização da *inner-city*, produz, eventualmente, o *rent gap*. Quando este é suficientemente amplo, o capital retorna aos bairros anteriormente deteriorados. Smith dá razão àqueles que defendem a gentrificação como um “movimento de retorno à cidade”, conforme ressaltam as propagandas dos empreendedores do mercado imobiliário. Porém, ele faz referência a um retorno do capital, não das pessoas.

AS CRÍTICAS AO RENT GAP

Após sua publicação, a teoria do *rent gap* foi objeto de inúmeras discussões, realizadas, fundamentalmente, por pesquisadores de países centrais. Muitas críticas foram apontadas, e o próprio Neil Smith reconheceu o mérito de algumas delas. Talvez o principal limite da teoria seja a sua difícil operacionalização – e é justamente esse ponto que será tratado mais adiante, a partir do caso particular do projeto Porto Maravilha. A presente seção busca assinalar algumas das críticas feitas à teoria do *rent gap*.

Alguns pesquisadores rejeitam a existência do *rent gap*. Fundamentado na experiência canadense de gentrificação, Ley (1986, p. 529, tradução nossa) defende que “a tese do *rent gap* não é confirmada pelos resultados”. Ele não sustenta a relação entre a revitalização e o mercado imobiliário, pois seus dados demonstram que a gentrificação ocorreu em *inner-cities* com preços de imóveis mais elevados que a média metropolitana. Para Ley, a gentrificação é explicada pelas “amenidades urbanas”, ou seja, a escolha por parte de alguns proprietários de um pacote de amenidades urbanas oferecidas pelo centro da cidade, não encontradas nos subúrbios, como o acesso a empregos. O autor sugere, inclusive, que essas escolhas estão associadas a movimentos de contracultura, a artistas de vanguarda, comunidades gays e ativistas de associações políticas. Como conclusão, ele pontua que “há um revitalizante efeito recíproco e acumulativo da interação entre a oferta de empregos do centro da cidade e a qualidade de vida de áreas centrais” (LEY, 1986, p. 532, tradução nossa). Os argumentos desse pesquisador o colocam no já citado grupo dos que defendem a

“soberania dos consumidores” como aspecto primordial para explicar a gentrificação. Em resposta a tal crítica, Smith (1987) afirma que Ley não compreendeu nem conseguiu operacionalizar o *rent gap*.⁷

Hamnett (1991), por sua vez, argumenta que as duas perspectivas teóricas (consumo x produção), apesar de focarem em diferentes aspectos, não são antagonônicas, pelo contrário, são complementares. No entanto, Hamnett faz algumas críticas ao trabalho de Smith. Para ele, a relutância de Smith em aceitar o papel da nova classe (médica), das características culturais e de consumo dela, assim como em enxergar qualquer papel significativo dos atores individuais limita o valor de sua abordagem para explicar a gentrificação. Na ótica de Hamnett, embora o *rent gap* seja necessário para que a gentrificação ocorra, ele não é suficiente.

Há ainda um outro autor que segue uma linha argumentativa semelhante à de Hamnett. Eric Clark (1988) propôs a realização de um teste empírico do *rent gap*, a partir da experiência de seis localidades em Malmö, Suécia. Após analisar os dados demográficos e do mercado imobiliário local, ele concluiu que “os seis casos revelavam um quadro bastante claro de *rent gap*”, e que, além disso, “as evidências empíricas dos casos estudados apoiavam a visão destacada por Smith” (CLARK, 1988, p. 251-252, tradução nossa). Em outra passagem, Clark acrescenta que parece plausível sugerir que o *rent gap* se constitui como uma importante condição para decisões e ações das formas de requalificação urbana. Ele deixa claro que a teoria do *rent gap* não pode cumprir o duvidoso desejo de ser uma explicação completa para as várias formas de requalificação urbana, como o próprio Smith admitiu mais tarde⁸; apesar disso, dificilmente alguém pode ser contra ela (CLARK, 1988, p. 245).

7 “A definição conceitual de Ley para o *rent gap* é severamente distorcida desde o início. Ele a redefina como uma característica da ‘dinâmica do mercado imobiliário’, sem referência direta ao mercado de terras, e ele a divorcia de um processo econômico mais amplo [...] em que o *rent gap* está incorporado e a partir do qual se desenvolve” (SMITH, 1987, p. 463, tradução nossa)

8 “A existência do *rent gap* é apenas uma explicação parcial” (SMITH, 1986, p. 25, tradução nossa).

OS LIMITES E AS VIRTUDES DA TEORIA DO RENT GAP: O CASO DO PROJETO PORTO MARAVILHA

A ideia aqui é verificar se o *rent gap* pode ser usado como uma ferramenta teórica que ajude a explicar o projeto Porto Maravilha. Entretanto, é necessário ter alguma cautela nessa tarefa, em função das observações expostas a seguir. A primeira delas diz respeito ao fato de que o *rent gap* foi formulado a partir de experiências em países centrais, especialmente nos Estados Unidos e na Europa, o que implica algumas adaptações para trazê-lo para o Rio de Janeiro, metrópole de um país inserido periféricamente na economia-mundo. Mais do que isso, a própria formação da urbe carioca a torna bem diferente das cidades norte-americanas e europeias.

Existem, contudo, argumentos que fazem crer que o *rent gap* contribui para compreender a “revitalização” da zona portuária do Rio. O modo de produção capitalista produz o espaço urbano de maneira diferente em cada parte. Mesmo os espaços urbanos produzidos dentro de um mesmo país podem se revelar bastante distintos. A despeito das idiosincrasias de cada espaço urbano, as lógicas de produção espacial que operam sob o domínio do capital possuem um sem-número de características comuns, como mostrou Henri Lefebvre em diversas publicações, e essa é a lógica do mercado. Do contrário, como sustentar que grandes cidades de diferentes continentes experimentaram, simultaneamente, um processo de degradação de bairros próximos ao

centro e, posteriormente, a gentrificação – o outro lado da mesma moeda? É possível explicar isso somente se se aceita que há algum somatório de elementos capaz de orientar a produção do espaço. Ou, então, deve-se aceitar que tudo é uma coincidência sincrônica.

A segunda precaução está ligada ao fato de que os processos relacionados à gentrificação desenvolveram-se nas cidades dos países centrais a partir da segunda metade do século XX. Já o caso carioca do Porto Maravilha – semelhante ao de outras cidades latino-americanas – manifestou-se com algumas décadas de atraso. Isso implica que, em consonância com a dinâmica do mercado global, a atuação de alguns atores apresente mudanças. Assim, a lógica de atuação do grande capital internacional na produção do espaço urbano, ainda que apresente elementos centrais comuns, expressa algumas variações em função da conjuntura. Por exemplo, a célebre marca norte-americana de arranha-céus, as *Trump Towers*, já manifestou o interesse de investir no Porto Maravilha (cinco torres comerciais de 38 andares)⁹. Pode-se supor que esse movimento tenha sido influenciado pela recente crise imobiliária nos EUA. Nesse sentido, os investidores do ramo imobiliário estariam ávidos por deslocar o seu capital para mercados emergentes – onde esperam conseguir taxas maiores de lucratividade.

O terceiro cuidado refere-se à dificuldade de aplicar o *rent gap* em um caso concreto – dificuldade decorrente dos obstáculos para medir a renda da terra potencial e a renda da terra capitalizada, já que, em sua formulação, Smith explica que o *rent gap* é a diferença entre a renda da terra potencial (no seu maior e melhor uso) e a real renda da terra capitalizada, sob seu uso atual da terra. O próprio Neil Smith admite a complexidade da operacionalização¹⁰.

Ele sugere que o “preço de venda = valor da edificação + renda da terra capitalizada”. O valor da edificação – isto é, o tempo de força de trabalho socialmente necessário para construí-la – não pode ser medido facilmente. Porém, esse valor, em uma mesma conjuntura econômica, não deve variar significativamente entre distintos bairros. Supõe-se que o valor para construir uma edificação idêntica não apresente grandes variações, independentemente do bairro. Apenas quando o valor se transforma em preço (com as interferências do mercado, localização, oferta e demanda, amenidades etc.), ocorre uma diferença. Assim, é possível considerar o valor da edificação como uma constante. Por opção metodológica, a partir da equação acima, o preço de venda deve ser uma aproximação da renda da terra capitalizada. Nesse caso, interessa a oscilação de preços entre os bairros ao longo de um determinado recorte temporal.

De antemão, pode-se afirmar que apenas os preços das edificações não são suficientes para dar conta da tarefa. Para melhor perceber a gentrificação, Smith salienta a necessidade de combinar alguns indicadores:

Por definição, indicadores são sempre aproximações ao significado do conceito, mas no caso da gentrificação é possível conseguir aproximações mais precisas. Para capturar mudanças no mercado imobiliário, algumas medidas, como preço dos imóveis e/ou níveis de aluguel, são também importantes. A combinação de indicadores de renda e aluguéis é muito mais satisfatória (SMITH, 1987, p. 463, tradução nossa).

Em função do caráter inicial do projeto Porto Maravilha, ainda não se dispõe de dados sobre a transição do perfil demográfico da zona portuária. Neste artigo são usados somente os dados do mercado imobiliário. Para tanto, optou-se por utilizar os

9 Disponível em: <<http://www.trumptowersrio.com/>>. Acesso em: 10 de abr. 2015.

10 “É um conceito difícil de operacionalizar” (SMITH, 1996, p. 69, tradução nossa).

11 Disponível em: <www.zap.com.br/imoveis/fipezap/>. Acesso em: 25 maio. 2014.

preços médios na venda de apartamentos, medidos pela FipeZap¹¹. Seguem algumas observações sobre os dados do Gráfico 1.

A Fundação Instituto de Pesquisa Econômica (Fipe), em parceria com um jornal de grande circulação, passou a monitorar o mercado imobiliário há alguns anos. Os dados da Tabela 1 e do Gráfico 1 são referentes ao preço médio de venda de apartamentos (independente do número de dormitórios), por metro quadrado, praticado pelo mercado em cada bairro selecionado e divulgado nos classificadores dos principais diários cariocas. Sabe-se que o preço anunciado não é, necessariamente, o preço de venda, contudo, é próximo o suficiente para que justifique a comparação entre os bairros selecionados. Trata-se do único índice que permite fazer comparações entre períodos desde 2008.

12 O bairro Saúde ficou de fora da análise, pois, durante a pesquisa, não possuía amostras suficientes de anúncio de venda de imóveis.

Foram selecionados os bairros da zona portuária¹², o centro e alguns bairros imediatos das Zonas Sul e Norte (Figura 5). Para mensurar a relação entre o preço dos imóveis e a distância entre os bairros, foi definido um ponto de referência no centro (ponto zero)¹³, assim como em cada um dos bairros selecionados. Nos períodos escolhidos (julho/2009, janeiro/2012 e abril/2014), analisou-se a variação dos dados em três momentos: antes do lançamento do projeto Porto Maravilha e em dois intervalos posteriores, com períodos aproximados de 30 meses entre eles, de modo a notar o comportamento do mercado.

13 O ponto zero está localizado no cruzamento entre as avenidas Rio Branco e Presidente Vargas.

O resultado pode ser visto no Gráfico 1. O objetivo aqui é perceber o *rent gap* na zona portuária. Portanto, escolheu-se como referência espacial o centro da cidade e dois vetores: um em direção à Zona Sul, onde se localizavam os tradicionais bairros das camadas mais elevadas, e outro em direção aos bairros imediatos da Zona Norte, ocupados por populações de camadas médias e baixas.

A análise do gráfico parece ratificar as teorias de Smith sobre gentrificação e *rent gap*. Nos dados referentes a julho de 2009, antes do lançamento do projeto Porto Maravilha, observa-se um pequeno “vale” formado na zona portuária (Santo Cristo e Gamboa). Enquanto nesses bairros os preços se situam próximos a R\$ 1.500/m², nos bairros mais imediatos, os preços ultrapassam os R\$ 4 mil/m² (Catete) ou R\$ 3 mil/m² (Glória). E elevam-se ainda mais em direção à Zona Sul. No vetor norte, os preços alcançam por volta de R\$ 2.300/m² (Tijuca, Maracanã e São Cristóvão). Considerando apenas esses resultados, o “vale” que se forma no gráfico é ainda pouco acentuado.

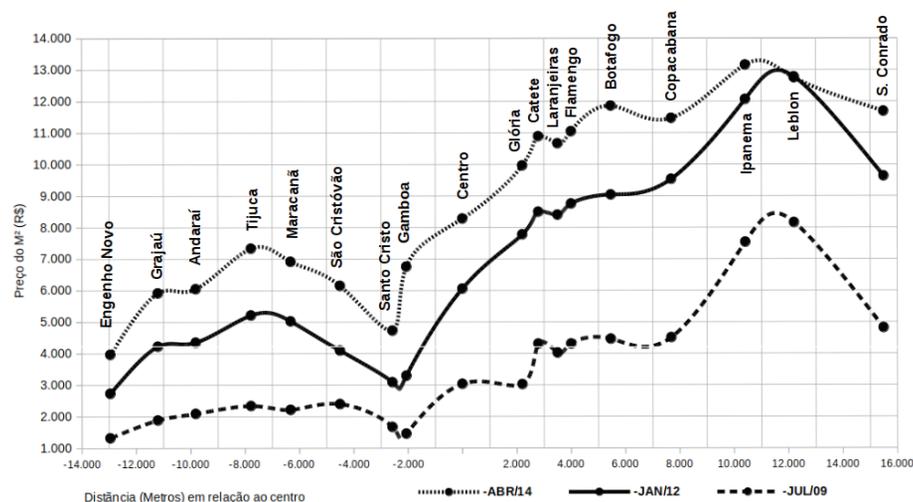
O “vale” aprofunda-se e alarga-se trinta meses depois. Em janeiro de 2012, os bairros portuários atingem preços próximos a R\$ 3.100/m². No vetor sul, Glória e Catete alcançam R\$ 7.700/m² e 8.500/m², respectivamente. Em direção aos bairros litorâneos, os preços ultrapassam os R\$ 10 mil/m². Por sua vez, em direção à Zona Norte, a Tijuca e arredores alcançam preços por volta de R\$ 5 mil/m². Segundo a ótica de Smith, pode-se interpretar esse aprofundamento e alargamento do “vale” como uma ampliação do *rent gap*. Desse modo, os bairros portuários converteram-se em espaços preferenciais para o investimento imobiliário, já que têm um maior potencial de crescimento e, conseqüentemente, uma maior taxa de lucratividade. Boa parte do aprofundamento tal *gap* está relacionada ao lançamento do projeto Porto Maravilha e ao anúncio das obras viárias na localidade.

Tabela 1: Preços correntes de venda, por metro quadrado, de imóveis em bairros selecionados, em três períodos diferentes

Bairro	Distância em relação ao centro (m)	ABR/14 R\$	JAN/12 R\$	JUL/09 R\$
Eng. Novo	- 12.956	3.971,00	2.734,00	1.322,00
Grajaú	- 11.204	5.920,00	4.228,00	1.887,00
Andaraí	- 9812	6.051,00	4.355,00	2.093,00
Tijuca	- 7779	7.335,00	5.214,00	2.339,00
Maracanã	- 6322	6.917,00	5.027,00	2.217,00
S. Cristóvão	- 4503	6.150,00	4.095,00	2.397,00
Sto. Cristo	- 2576	4.727,00	3.088,00	1.667,00
Gamboa	- 2064	6.757,00	3.296,00	1.457,00
Centro	0	8.280,00	6.058,00	3.036,00
Glória	2.207	9.965,00	7.776,00	3.025,00
Catete	2.794	10.890,00	8.494,00	4.310,00
Laranjeiras	3.502	10.665,00	8.400,00	4.024,00
Flamengo	4.003	11.050,00	8.752,00	4.311,00
Botafogo	5.463	11.858,00	9.038,00	4.461,00
Copacabana	7.688	11.466,00	9.534,00	4.508,00
Ipanema	10.412	13.153,00	12.063,00	7.534,00
Leblon	12.205	12.749,00	12.779,00	8.155,00
S. Conrado	15.497	11.685,00	9.629,00	4.815,00

Fonte: FipeZap (Disponível em: <<http://www.zap.com.br/imoveis/fipe-zap-b/>>. Acesso em: 5 mai. 2014).

Gráfico 1: Preços correntes de venda de imóveis no município do Rio de Janeiro (bairros selecionados)



Fonte: FipeZap (Disponível em: <<http://www.zap.com.br/imoveis/fipe-zap-b/>>. Acesso em: 5 mai. 2014).

Dados mais recentes (abril de 2014) demonstram que os preços médios dos imóveis nos bairros portuários e no entorno continuam a elevar-se. Entretanto, percebe-se que o “vale” tem se tornado menos profundo. Esses últimos dados são posteriores ao início da execução das obras no Porto Maravilha. O mercado imobiliário local se aqueceu e assistiu à elevação dos preços. A partir daí, é razoável concluir que o “potencial” da renda da terra está sendo “consumido”. Se essa tendência prosseguir, o “vale” deve reduzir-se até o instante em que não for mais do interesse do mercado imobiliário investir da mesma maneira, já que a taxa de lucratividade também tende a diminuir.

Figura 5: Bairros selecionados do Rio de Janeiro



Fonte: Elaborado pelo autor a partir da ferramenta MapBox.

Percentualmente, o bairro Gamboa foi, entre os selecionados, aquele que mais se valorizou entre julho de 2009 e abril de 2014 – aproximadamente 364%. O restante dos bairros apresentou os seguintes índices: Glória (229%), Tijuca (213%), Santo Cristo (184%), São Cristóvão (156%), Centro (172%), Botafogo (165%), Ipanema (74%) e Leblon (56%).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É possível apresentar alguns apontamentos preliminares a partir das discussões realizadas até aqui.

Parte-se da ideia de que as formulações teóricas sobre a gentrificação e o *rent gap* de Smith são úteis para entender o episódio carioca, apesar de não darem conta de todo o processo, conforme a crítica de alguns pesquisadores já citados.

A zona portuária do Rio de Janeiro atravessou um período de deterioração física e econômica a partir da década de 1950. Esse processo é comumente chamado de *filtering*¹⁴ pela literatura acadêmica anglófona de inspiração neoclássica. Tal conceito foi desenvolvido por Brian Berry, que o explica da seguinte forma: quando novas edificações são construídas, elas são ocupadas, em geral, por famílias de renda mais elevada. As edificações anteriores deixadas por essas famílias são “filtradas” para famílias de renda inferior. Em cadeia, cada família ocupa uma residência melhor, deixada por uma família de renda superior, e, por conseguinte, libera uma residência para uma família de renda inferior. O limite do processo ocorre quando os piores imóveis saem do mercado por abandono ou demolição (BERRY, 1980, p. 16). Portanto, o *filtering* seria a explicação para a deterioração física e o esvaziamento econômico sofridos por alguns bairros próximos aos centros das cidades.

O modelo de *filtering* não contribui para o exemplo do Rio de Janeiro, pois a deterioração dos bairros portuários ocorreu mais em função da transferência de indústrias para pontos mais distantes do centro e do declínio das atividades portuárias do que pelo deslocamento de famílias de renda mais elevada para bairros mais valorizados. A proposição de Smith (1996, p. 60) de que “nós podemos pensar n[a] explicação [do *rent gap*] como uma correção, pelo lado da produção, do tradicional conceito de ‘*filtering*’” tampouco ajuda, porque aparenta ser mais adequada à realidade do sistema urbano estadunidense. Todavia, é válida a seguinte observação. A deterioração econômica de determinadas áreas da cidade não deve ser entendida como inevitável, uma vez que são os agentes das forças de mercado que a produzem. Os mecanismos que perpassam o *filtering* são a depreciação e a desvalorização do capital investido em *inner-cities*, portanto, decisões de mercado. Tal desvalorização produz as condições econômicas objetivas que fazem da valorização do capital (gentrificação) uma resposta racional do mercado, o que é chamado por Smith de *rent gap*.

Eis uma importante contribuição de Smith para entender o Porto Maravilha. Tanto o já citado processo de deterioração física e de esvaziamento econômico da zona portuária durante a segunda metade do século XX, quanto o recente movimento para gentrificá-la são resultados das escolhas e da correlação de forças dos agentes de mercado – órgãos governamentais, proprietários de terra e de imóveis ou instituições financeiras. O próprio processo de deterioração de um bairro não é visto necessariamente de maneira negativa pelo mercado imobiliário, pois se apresenta como uma grande oportunidade de negócio. A gentrificação ocorre justamente quando o *rent gap* é amplo o suficiente.

O trabalho de Smith ajuda a perceber que a gentrificação deixou de ser uma “anomalia local” para se tornar uma estratégia urbana global generalizada (SMITH, 2006). Essa é uma das polêmicas dele com Clark (2005), que questiona se a generalização é realmente uma novidade, dado que, de alguma maneira, o alcance global do fenômeno não seria recente.

14 O *filtering*, ou *filtering down*, como já foi chamado no passado, é o oposto da gentrificação. Ocorre quando as famílias que se mudam para determinado bairro são de nível socioeconômico mais baixo que o daquelas que se movem para fora. Entendido como um processo de mudança espacial, social e urbana, ele é associado à Escola de Chicago, particularmente ao modelo de zonas concêntricas de E. Burgess e, mais ainda, ao modelo setorial de uso da terra de H. Hoyt (CLARK, 2010).

A generalização da gentrificação, argumenta Smith (2006, p. 75-78), possui algumas características centrais interligadas, como o novo papel do Estado, o protagonismo dos governos locais e a parceria com o capital privado – características que se destacam como elementos comuns em diversas experiências internacionais. O caso carioca é um bom exemplo, já que o projeto tem sido conduzido por um consórcio do qual participa a prefeitura municipal e algumas empresas privadas. Vê-se a presença do capital financeiro e do novo papel desempenhado pela globalização do capital. Nesse ponto, a intenção de construção das *Trump Towers* no Rio é emblemática. Há diversas empresas internacionais envolvidas no projeto, conforme mostra a página eletrônica do empreendimento. A resistência contra a gentrificação também tem sido observada em escala global – Berlim, Nova Iorque, Vancouver, São Francisco, Paris são alguns dos casos citados por Smith. No Rio de Janeiro, o Fórum Comunitário do Porto produziu um relatório, publicado em maio de 2011, que destaca as violações de direitos e as reivindicações dos moradores.

Cabe destacar, ainda, alguns aspectos do caráter classista da gentrificação. Trata-se de uma produção de paisagens urbanas que precisam ser consumidas pelos novos moradores de renda mais elevada. A lógica do mercado, e não mais a dos financiamentos de serviços sociais, é que serve de orientação para as políticas urbanas (SMITH, 2006, p. 80).

O debate sobre o *rent gap* foi levado adiante por muitos pesquisadores de países centrais, porém foi deixado de lado nas reflexões sobre as experiências de renovações urbanas no Brasil. A despeito de serem indissociáveis na ótica de Smith, o termo gentrificação obteve expressivo alcance nos estudos urbanos brasileiros; afirmação semelhante não pode ser feita para o caso do *rent gap*.

Antes de finalizar, reconhece-se que, a partir deste artigo, vários pontos devem ser aprofundados. Por exemplo, é necessário levantar mais dados sobre o mercado imobiliário, verificar a transição do perfil dos moradores dos bairros portuários e pôr tais informações em escrutínio. Igualmente, outros indicadores precisam ser incorporados à análise, assim como outras experiências de aplicação empírica do *rent gap*. A zona portuária encontra-se em pleno curso de transformação, e esse fato impõe algumas limitações metodológicas.

Por essas razões, é oportuno sugerir alguns elementos para uma possível agenda de pesquisa. O monitoramento do mercado imobiliário local trará informações sobre uma eventual mudança do perfil demográfico dos bairros portuários. Por pressão de movimentos populares de luta por moradia, encontra-se em discussão nos órgãos municipais o Plano de Habitação de Interesse Social do Porto. Acompanhar o plano e a sua execução é uma tarefa relevante na verificação de algum efeito considerável nesse espaço urbano. Observar a participação do Estado nos casos de gentrificação e realizar um estudo comparativo com experiências internacionais podem ser ações úteis para compreender a diversidade das atuações governamentais. Enquanto em alguns casos os governos são sutis, no episódio carioca, eles desempenham ações decisivas.

Renato Domingues Fialho Martins:
renatofmartins@yahoo.com.br

Artigo recebido em 10 de junho de 2015 e aprovado para publicação em 20 de novembro de 2015.

REFERÊNCIAS

- BERRY, B. Inner-city futures: an American dilemma revisited. *Transactions of the Institute of British Geographers*, n. 5, p. 1-28, 1980.
- CLARK, E. The rent gap and transformation of the built environment: case studies in Malmö 1860-1985. *Geografiska Annaler*, v. 70, n. 2, p. 241-254, 1988.
- _____. On gaps in gentrification theory. *Housing Studies*, v. 7, n. 1, p. 16-26, 1992.
- _____. The rent gap re-examined. *Urban Studies*, v. 32, n. 4, p. 1489-1503, 1995.
- _____. The order and simplicity of gentrification: a political challenge. In: ATKINSON, R. & BRIDGE, G. (Ed.). *Gentrification in a global context: the new urban colonialism*. New York: Routledge, 2005. p. 261-269.
- _____. Filtering. *Encyclopedia of Geography*, 2010. Disponível em <http://www.sage-ereference.com/geography/Article_n429.html>. Acesso em: 5 maio de 2015.
- FREITAS FILHO, A.P. A indústria do Rio de Janeiro no início da década de 1960 e o pensamento dos industriais cariocas sobre a fusão (1960-75). In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA, 11., 2004, Rio de Janeiro. Anais do XI Encontro Regional de História. Rio de Janeiro: ANPUH-RJ, v.1, 2004. Disponível em: <<http://www.rj.anpuh.org/resources/rj/Anais/2004/Simposios%20Tematicos/Almir%20Pita%20Freitas%20Filho.doc>>. Acesso em: 7 dez. 2015.
- GEIGER, P. Ensaio para a estrutura urbana do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 22, n. 1, p. 3-46, jan./mar. 1960.
- GLASS, R. *London: aspects of changes*. London: Centre for Urban Studies and MacGibbon and Kee, 1964.
- HAMNETT, C. The blind men and the elephant: the explanation of gentrification. *Transactions of the Institute of British Geographers*, v. 16, n. 2, p. 173-189, 1991.
- LAMARÃO, S. T. N. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 2006.
- LEY, D. Alternative explanations for inner-city gentrification: a canadian assessment. *Annals of Association of American Geographers*, v. 76, n. 4, p. 521-535, 1986.
- OSORIO, M.; VERSIANI, M. H. O papel das instituições na trajetória econômico-social do Estado do Rio de Janeiro. *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense*, Rio de Janeiro, n. 2, p. 188-210, jul. 2013.
- SMITH, N. Toward a theory of gentrification: a back too a city movement by capital, not people. *Journal of the American Planning Association*, v. 45, n. 4, p. 538-548, 1979.
- _____. Gentrification and rent gap. *Annals of Association of American Geographers*, v. 77, n. 3, p. 462-465, 1987.
- _____. *New urban frontier: gentrification and the revanchist city*. London: Routledge, 1996.
- _____. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: BIDOU-ZACHARIASEN (Ed.). *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006. p. 59-87.
- _____. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. *GeoUSP*, São Paulo, n. 21, p. 15-31, 2007.
- SOARES, M. T. S. Fisionomia e estrutura do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, n. 3, p. 329-387, jul./set. 1965.

ABSTRACT: *The Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha refers to a set of urban interpositions on roads, real state and financial support in the port area of Rio de Janeiro. The interpositions are performed by a consortium involving the municipal government and transnational contractors. The urban operation in question stands out from others because this is the largest brazilian public-private partnership. The aim of this paper is to perform an analysis of the OUC Porto Maravilha from the theoretical rent gap formulation proposed by Neil Smith with the consequent discussion about the concept of gentrification. The purpose is to make sure that it can help to understand the urban interventions in Rio. In addition, it intends to examine the limits and virtues of the the rent gap. There are several issues to consider: Is it possible to “import” a theory formulated to cities of core countries and apply it in Rio experience? If so, what are the distinctions and precautions that should be outlined?*

KEYWORDS: *Porto Maravilha; gentrification; rent gap; urban entrepreneurship.*