

A Cidade e o Capital

Edmilson Carvalho¹

A Edgard Porto e Heliódoro Sampaio,
exemplos de dignidade intelectual com quem muito aprendi.

1. Colocação Conceitual do Problema

O modo de produção capitalista possui dois momentos básicos: o da produção e o da circulação. Nos limites desta abordagem, toma-se apenas como pressuposto, não como objeto de análise, o momento do consumo.

Como nos interessa considerar a cidade, no modo de produção capitalista, como *locus* privilegiado da atividade econômica geral no espaço, devemos levar em conta, na presente abordagem, tanto a *circulação simples* (M - D - M e D - M - D) como a *circulação do capital*, esta última aqui representada, por suficiência e comodidade para o raciocínio e a demonstração, apenas pela fórmula da circulação do *capital-dinheiro*: $D - M (mp + ft) \dots P \dots M' - D'$, na qual *mp* e *ft* abreviam respectivamente os meios de produção e a força de trabalho. É óbvio que no processo real de circulação do capital os circuitos das diferentes formas funcionais do capital—saber, do *capital-dinheiro*, do *capital produtivo* e do *capital-mercadoria*—não podem ser segmentados, posto que aparecem num movimento contínuo no qual esses circuitos acontecem ora simultaneamente, ora paralelamente ou entrecruzando-se. Todavia, para fins de análise, exposição e, também, efeito didático não há qualquer prejuízo se podemos operar com uma forma teoricamente segmentada, no caso a do capital-dinheiro.

Para resumir o significado desta fórmula: um aporte inicial de capital-dinheiro D, que poderia ser, digamos, de R\$ 100 milhões, seria aplicado em mercadorias M, elementos objetivos *mp* (matérias-primas e matérias auxiliares) e subjetivos *ft* (força de trabalho) da produção, na proporção, para exemplificar, de R\$ 70 milhões em *mp* (capital constante) e R\$ 30 milhões em *ft* (capital variável). Uma vez realizada a aplicação, os elementos objetivos e subjetivos da produção seriam conduzidos e acionados na produção, momento P, ali onde se opera a transformação dos ingredientes adquiridos no mercado (*mp* e *ft*) em novas mercadorias M', desta vez para venda. Como é no momento da produção P que a mais-valia é criada, é óbvio que $M' > M$, vez que o capital-mercadoria que é expelido do momento P, produção, sai prenhe de um valor novo ali adicionado por conta do mais-trabalho expropriado, o trabalho não pago—“milagre social” que acontece no momento da produção. Se o sobre-trabalho equivale, digamos,

a R\$ 30 milhões, o que corresponde a uma taxa de exploração (m/v) de 100%, M' , que contem $M+mv$, se representa por R\$ 130 milhões em valor nominal. O capital-mercadoria M' , uma mercadoria nova levada agora a mercado (ela pode servir para consumo produtivo—máquinas, matérias-primas, etc.—ou para consumo individual, pessoal: artigos de consumo, alimentos, etc.) é transformada, na circulação, em forma-dinheiro D' , que equivale, em valor, a M' e que também porta, tal como M' , só que agora na forma-dinheiro, a mesma mais-valia $mv = R\$ 30$ milhões. $D' = R\$ 130$ milhões está novamente disponível para reingressar no ciclo de reprodução do capital-dinheiro, como D novamente, dando continuidade ao processo de reprodução do capital em escala ampliada, desde que a mais-valia seja também (pelo menos em parte) reinvestida em nova e ampliada escala de produção.

Como tanto a circulação simples, na qual o dinheiro não representa necessariamente capital-dinheiro, como a circulação da forma-dinheiro, na qual esta forma representa capital-dinheiro, ocorrem muito mais nas cidades, torna-se necessário fazer referência às duas modalidades da circulação da forma-dinheiro, aquela na qual esta forma está disposta a entrar em função, como aquela em que sua disposição é outra, a mera mediação do intercâmbio de mercadorias ou o movimento meramente especulativo de dinheiro ou de papéis que representam valores monetários.

Considerados de per si, $D - M$ e $M - D$ são momentos da circulação, nos quais são intercambiados, no primeiro caso, dinheiro por mercadorias em grandezas equivalentes em valor e, no segundo, inversamente, na mesma base, mercadorias por dinheiro. Considerados como momentos funcionais do processo de circulação de capitais, $D - M$ representa intercâmbio (compra) de capital-dinheiro por elementos objetivos e subjetivos da produção (meios de produção e força de trabalho), enquanto $M - D$ representa o momento de refluxo (venda) do capital-dinheiro, ou seja, aquele em que há o intercâmbio inverso entre o capital-mercadoria (M') por capital-dinheiro (D'), agora novamente disposto a reingressar e re-inaugurar o ciclo ou processo de circulação do capital.

Não é na estrutura da circulação que o valor é criado e se valoriza, se reproduz, é acrescido, ou seja, onde ocorre a formação e a re-incorporação do sobre-trabalho à massa de capital pré-existente, para desta forma dar continuidade à reprodução ampliada do capital ou valorização do valor. Isto ocorre na produção. É, pois, no momento da produção, aqui entendido como o momento no qual se consome *trabalho produtivo*, que o valor e o mais-valor (formas do trabalho abstrato) são transferidos e gerados. Dá-se por entendido que existem áreas de produção de serviços—como os transportes—, nas quais o trabalho produtivo, portanto a geração e a expropriação de mais-trabalho, opera na reprodução ampliada de capital. São momentos nos quais a produção de valores está intercalada numa esfera funcional geral que pertence ao chamado “terciário”, inclusive na esfera específica da circulação. Afora aquelas áreas de produção que estão inseridas nos “serviços” e, inclusive, como os transportes, no campo funcional geral da circulação, nas quais, portanto, existe a ação do trabalho produtivo – áreas que, nos dias atuais, aumentam tanto vertical como horizontalmente de dimensões no panorama social—, o momento da produção realiza-se nas fábricas, nas minas, nas fazendas, etc. Isto quer dizer que o chamado setor dos “serviços” compõe-se de uma esfera produtiva, que cresce dia a dia, e outra improdutiva, ou seja, de uma esfera onde ocorre a valorização do valor—criação e re-incorporação produtiva da *mais-valia*—, e outra esfera na qual ocorre apenas transmissão de valor (comércio) ou na qual o trabalho serve apenas indiretamente à reprodução do capital (produção do conhecimento técnico e científico, serviços governamentais, etc.)

Deixando de lado considerações teóricas complexas, que poderiam ser retomadas num trabalho mais completo e definitivo do que o presente, e fixando-nos apenas nas questões essenciais para a compreensão do tema em questão, desejamos ressaltar aqui que as formas da

produção e as formas da circulação encontram-se distribuídas e localizadas em todo o tecido espacial da economia e da sociedade, em todo o espaço percorrido e fincado pelo modo de produção capitalista na extensão de seu enquadramento mundial, nacional, regional, etc., mas que, por outro lado, algumas das mais fundamentais, bem como praticamente todas as gerais, encontram-se especificamente fixadas e, respectivamente, concentradas, não por acaso, no interior das cidades ou nas suas cercanias. A cidade é, por isso, *locus* privilegiado da produção e da circulação de mercadorias no modo de produção em que esses processos se tornaram pressupostos e determinantes universais e, por isso mesmo, ontológicos da constituição e da sociabilidade social.

Assim, todos os elementos da circulação - meios de comunicação em geral e de transporte em particular, comércio, equipamentos de estocagem de matérias-primas e capital-mercadoria, instituições financeiras, etc.— encontram-se dentro e fora das cidades, assim como as instalações industriais nas quais acontece a produção e a reprodução do valor em escala ampliada. Mas é preciso que se dê destaque aos equipamentos, tanto de um como de outro momento, que estão preferentemente fixados nas cidades. As cidades fixam a maior parte das instalações industriais regionais que se aproveitam de suas economias de aglomeração e muitos dos equipamentos da circulação - estruturas comerciais, terciárias, financeiras, portuárias, administrativas, etc. Neste sentido a cidade é, cumpre destacar, *locus* nodal da produção e da circulação de mercadorias—e quem fala de circulação de mercadorias fala também, e necessariamente, da circulação de dinheiro, de pessoas e de meios (móveis) de transportes.

De tudo isso resulta que existem cidades que nascem ou recebem seus impulsos de crescimento, diferenciação e descentralização urbana (físico-espacial) do fato de que são cidades sedes de atividades essencialmente produtivas, como é o caso de algumas cidades eminentemente industriais (Cubatão, em São Paulo, Camaçari, na Bahia etc.). Por outro lado, outras cidades existem cuja expansão se dá pela ação presente e conjugada dos dois momentos, ou seja, nas quais tanto a produção (indústria) como a circulação (comércio) estão localizadas no seu interior e têm peso na constituição de sua estrutura urbana (a própria cidade de São Paulo é exemplo disso). Por fim, existem outras que são formadas ou impulsionadas essencialmente por atividades que pertencem à esfera da pura circulação, as cidades-circulação ou “cidades comerciais”, como são comumente conhecidas. Salvador e Feira de Santana, ambas na Bahia, são dois exemplos de cidades que, durante grande parte de suas respectivas existências, foram cidades-circulação que, após a industrialização induzida pela SUDENE e o BNB no Nordeste brasileiro, das décadas de 50, 60 em diante, quando receberam em seus interiores ou em suas cercanias algumas concentrações industriais, passaram a ser cidades-mistas segundo esta classificação para efeito meramente ilustrativo esboçada mais atrás.

Nas cidades-produção, ainda que uma grande e variável parcela do valor criado nelas ali não permaneça, porque será aplicada em outras regiões e em outros espaços (inclusive em outros países), pelo menos uma parte deste valor é nelas reaplicado: uma parcela da mais-valia gasta como renda, uma outra, conjugada ao capital total, na aquisição de materiais de produção e força de trabalho locais e, principalmente, a massa de salários que é despejada mês a mês nas mãos dos trabalhadores que, desta forma, quando da aquisição dos seus meios de subsistência, vão transferi-la imediatamente aos capitalistas comerciantes. Nas cidades-mistas, nas quais produção e circulação convivem lado a lado à base de pesos aproximadamente importantes, não só os gastos atrás citados são despejados nessas cidades, como também outros—e isso independentemente das escalas (inclusive em comparação): parte da renda dos comerciantes, a massa de salários dos empregados no comércio, etc. Já nas cidades-circulação a vida econômica dessas cidades lastreia-se em valor que foi valorizado em outras regiões, já que nelas—e, por suposto, em suas respectivas regiões—não existem atividades *produtivas* instaladas. São cidades

que se reproduzem à base de valores que foram produzidos em outras regiões e cidades e que por elas apenas ingressam ou transitam como fluxos com destinação para outras regiões e de cujos fluxos uma parcela variável é retida e passa a circular ali dentro mantendo o comércio e atividades conexas.

É evidente que as cidades não se resumem a funções estritamente econômicas, posto que nelas se realizam também atividades culturais, artísticas, de lazer, etc. Todavia, nos limites deste estudo, esses aspectos não serão abordados, a não ser ~ e isto dado o caráter da presente investigação—quando eles aparecerem como atividades industriais ou comerciais, isto é, quando aparecerem como atividades direta ou indiretamente ligadas à reprodução ou à circulação de valores. Aliás, não nos cabe qualquer responsabilidade se é cada vez mais notável o fato, por demais evidente, de que todas essas atividades são cada vez mais capturadas pelo modo de produção capitalista e incluídas no universo material e espiritual da mercadoria, célula suprema da edificação ontológica de toda a sociabilidade possível nos termos e no espaço humano desse tipo de formação social cada vez mais realizado à escala planetária, o que equivale dizer: mundial e mundializado. Por mais que se leve em consideração o fato real de que essas atividades (culturais, espirituais, etc.) possuem esferas de autonomia relativa maiores ou menores, segundo cada caso ou cada cadeia de circunstâncias - ou que muitos intelectuais tentem transcender ao absoluto a autonomização das esferas culturais de toda a sociabilidade humana nos limites do regime social capitalista ~, é cada vez mais imperturbável a certeza de que as esferas da cultura, da arte, do lúdico, etc., com suas respectivas sociabilidades, onde suas correspondentes produções são levadas a efeito, se tornam compulsoriamente cativas da sociabilidade do mercado e do ato social da produção de valores de troca; representações legítimas da lógica pela qual o capital se reproduz e reproduz o homem e toda a sociedade nele fundada com todos os seus valores e, por isso mesmo, também na mesma escala, o *fetichismo* do mundo mercantil. Aliás, testemunho mais eloqüente desta verdade meridiana não poderia ser dado senão por uma autoridade no assunto, a cantora Daniela Mercury que, na apresentação que faz do sugestivo livro “O Carnaval Baiano: Negócios e Oportunidades”, produzido pelo Núcleo de Pós-Graduação em Administração da Escola de Administração da UFBA e publicado pelo SEBRAE, assim se expressa: “O livro *O Carnaval Baiano: Negócios e Oportunidades* coloca como tema a vocação da Cidade de Salvador para misturar cultura e empreendimento. É a vocação de quem sai à rua sem saber a hora de voltar, vocação de quem acredita na alegria como alimento, como sustento para o dia a dia, vocação de quem faz do Carnaval um grande negócio”. Com efeito, que o carnaval, não só na Bahia, mas em praticamente todo o Brasil, tornou-se, de há muito, “um grande negócio”, ninguém tem mais dúvida. Isso está fora de discussão. O que não está assente, todavia, é qual o caráter da alegria produzida no e pelo carnaval, se esta alegria serve, de fato, como “alimento”, qual a natureza deste “alimento” e a quem o carnaval provê—e como provê—o “sustento do dia a dia”. Mas, como se disse, não é este o lugar para levar a efeito a análise de assunto tão espinhoso.

De maneira que, apreendendo de que maneira a cidade é subsumida pelo capital, tem-se mais do que meio caminho andado para se compreender de que maneira o capital subsume todas as demais manifestações da subjetividade e da espiritualidade humana nos limites do espaço físico e social dominado pelo seu modo de produção.

2. A Cidade e a Economia

Mas, por que as cidades passaram a se constituir em locais privilegiados para a concentração de setores e ramos da economia, com exceção, obviamente, da agricultura, que exige terreno próprio e em dimensões que não podem existir no espaço urbano?

A cidade sempre constituiu *locus* privilegiado de todas as atividades—artesanais, comerciais, políticas, habitacionais, administrativas, etc.—que poderiam beneficiar-se do efeito concentração. De um modo geral, a pura concentração de pessoas e de instrumentos de trabalho potencializa os resultados de todas as ações nas quais os homens devem agir coletiva e socialmente. Mas, se se deseja compreender melhor de que maneira isso ocorre com a cidade moderna, a cidade do capital, pode-se tomar como ponto de partida a seguinte observação feita por Marx: *“Fue la segunda máquina de vapor de Watt, la llamada máquina doble, la que introdujo el primer motor cuya fuerza motriz se engendraba en su mismo seno, alimentándola con carbon y agua e cuya potencia era controlable en un todo por el hombre; una máquina móvil, que brindaba un medio de locomoción, susceptible de ser utilizada en las ciudades y no sólo en el campo, como la rueda hidráulica, que permitía concentrar la producción en los centros urbanos en vez de dispersala por el campo como aquella, máquina universal por sus posibilidades tecnológicas de aplicación e relativamente poco supetidata en su aspecto geográfico a circunstancias de ordem local”*²

Assim, o aparecimento da máquina a vapor transferiu a atividade industrial do campo para a cidade, favoreceu o aparecimento na cidade, ato contínuo, também de toda ordem de economias de escala, do comércio, dos serviços, das habitações dos portadores de força de trabalho das indústrias que acompanhavam a máquina a vapor e as demais máquinas (as chamadas máquinas de transmissão e máquinas-ferramentas) nas fábricas que se multiplicavam sem cessar, e assim por diante, fazendo com que as cidades, notadamente as industriais ou que passaram a se constituir cidades comerciais ou centros financeiros, se expandissem, como jamais tivera acontecido nos séculos anteriores. Essas aglomerações, salvo os casos em que se formavam, e se formam, de maneira exacerbada—casos em que congestionavam, e seguem congestionando, sobremodo a vida urbana em geral—, facilitaram a vida do capital em reprodução a partir de então. A cidade passava a ser, finalmente, e desta vez contra todos os sonhos dos poetas e escritores, que, em todos os tempos, a cantavam e a seguem cantando em prosa e em verso—inclusive poetas e cancioneiros atuais—, a cidade do capital com todos os predicados que esta condição implica.

A produtividade da indústria não depende senão do aumento persistente da força produtiva do trabalho, o que se dá pela incorporação de métodos e processos científicos, via tecnologia, nos processos e métodos de trabalho e de gestão do trabalho. Mas o aumento da produtividade nos meios de circulação também contribui, embora não diretamente como no caso da conversão da mais-valia, que se dá no momento da produção, para a potencialização da acumulação do capital. Melhorias na capacidade de armazenagem, nos meios de transportes e de comunicações, nos meios e processos de venda e de conservação de mercadorias em estoque, etc. implicam em queda de custos e tempos de circulação. A queda dos custos de circulação proporciona maiores condições para a concorrência nos mercados, enquanto que a queda nos tempos de circulação favorece a aceleração dos processos de rotação do capital, os quais, por sua vez, repercutem favoravelmente na aceleração da própria acumulação dos capitais individuais. Quanto mais rápida a rotação, mais rapidamente a mais-valia reflui, junto com o valor-capital resgatado no mercado, para a ampliação do estoque de capital—e assim sucessivamente. Bem entendido, os encurtamentos dos tempos de circulação não repercutem na imediata ampliação da taxa de mais-valia, já que a produção da mais-valia não acontece na circulação, mas na

produção, porém repercute na velocidade com a qual o refluxo da mais-valia, que circula no interior do valor-produto, se dá do mercado às mãos de cada capitalista individual—sendo por isto que o encurtamento do tempo de circulação favorece a aceleração da acumulação dos capitais individuais. Se se combinam aumento da produtividade na produção de mercadorias—do que resulta a potencialização da extração da mais-valia relativa por tempo de trabalho despendido—com aumento da produtividade nos meios de circulação—do que resulta rebaixamento dos custos e dos tempos de circulação—, tem-se como resultado a ampliação das condições de concorrência para os capitais individuais que lograrem estas mudanças combinadas e em regime de simultaneidade.

Todas estas possibilidades passaram a se concentrar nas cidades, elas que também condensaram, pelas mesmas razões, os mercados fornecedores de meios materiais e subjetivos (força de trabalho) da produção e de consumo em geral—motivos pelos quais as cidades passaram a ser momento nodal tanto da circulação do capital como da circulação geral e simples das mercadorias. As atividades industriais passaram a se localizar dentro das cidades e nas suas cercanias; no primeiro caso dispersa e espontaneamente, no segundo por meio dos chamados “distritos” ou “pólos” industriais, vale dizer, via planejamento, ou também, como na outra modalidade, de maneira espontânea e dispersa. Desta forma foram confirmadas as *cidades do capital*.

3. As cidades no Brasil e no Nordeste brasileiro: uma abordagem inicial

As principais cidades brasileiras—aquelas que se tornaram metrópoles durante a segunda metade do século XX – têm sua gênese histórica e cultural distinta das cidades européias, cuja emergência obedece às causas gerais enunciadas no tópico anterior. As metrópoles de cá apareceram durante a fase colonial da sociedade, aquela fase durante a qual uma economia de base escravista se inseria no movimento (e momento) da circulação comercial e, mais tarde, capitalista mundial. Isto equivale a dizer que essas cidades apareceram basicamente como instâncias de localização fundamental dos meios de circulação – comércio, comunicação, transportes (portos, armazéns, estações de ferrocarris), terciário, finanças, administração, etc. – ao passo que as suas bases de produção estavam localizadas no campo, no interior. Por isso eram cidades-*entrepósitos*. Também as cidades portuárias, como Salvador, Santos, Recife, Rio de Janeiro, Belém e Manaus, entre outras, eram cidades-*entrepósitos*.

As demais cidades espalhadas pelo *hinterland*, vale dizer, aquelas que estavam afastadas dessas atividades centrais (produção de açúcar, café, cacau, borracha, extração de minérios, etc.) apareceram e se desenvolveram combinando impulsos diferenciados: de um lado, de impulsos derivados da atividade comercial (em parte caudatárias daquelas economias atrás citadas, situadas em outras regiões), como cidades-rotas de passagem dos fluxos provenientes dos centros produtores daqueles produtos para os portos e os mercados; de outro lado, de impulsos, esses menores, de suas pequenas e estreitas bases produtivas—em geral economias de subsistência; e, por último, de suas próprias, embora acanhadas, atividades produtivas desenvolvidas na agricultura, no artesanato e na produção industrial de pequeno porte (fábricas de bebidas, alimentos, tecidos, chapéus, confecções, móveis, artefatos aproveitando matérias-primas locais, etc.) que produziam, de maneira residual, para restritos mercados locais, como feiras, comércio, etc.

Muitas das inúmeras cidades do interior do Brasil—entre elas a grande maioria das cidades do Nordeste brasileiro—se inscrevem neste esquema: são cidades que se reproduzem à base de uma pequena e restrita produção e correlata circulação locais, com a diferença de que

completam sua pauta de consumo com a importação de mercadorias produzidas em centros de produção industrial instalados nas cidades maiores e, também, agora como antes, no exterior. Outras combinam este esquema com um outro: reproduzem-se à base de uma localização que é *locus* de passagem, portanto de circulação, de mercadorias provenientes de outros e distantes centros de produção.

O que deve ser ressaltado em todos esses casos é que essas cidades, desde a época colonial, estiveram e permanecem afastadas dos poucos e concentrados centros de produção, antes agrário-exportadores, hoje urbano-industriais—daí porque a grande maioria das cidades do Brasil e, em particular, do Nordeste, são cidades apenas *comerciais*. Esta assertiva parece ser extensiva à maior parte das cidades latino-americanas.

Quando, tardiamente, o Brasil se desenvolveu capitalisticamente, a sua estrutura espacial fundamental, ainda que transformada, não foi alterada, pelo menos de início, em seus traços mais gerais. Os centros de produção industrial também apareceram e se desenvolveram sumamente concentrados e, não por acaso, basicamente sobre as mesmas grandes manchas urbano-regionais herdadas da formação colonial: de início, no Centro-Sul (São Paulo e Rio de Janeiro), um pouco depois, Belo Horizonte e, mais tarde, por força adjutória de um articulado sistema de incentivos fiscais e financeiros, operados em resposta a necessidades concretas oriundas do processo de horizontalização que era exigido pela acumulação capitalista brasileira à escala nacional em algumas cidades do Nordeste, como Salvador e Recife, entre outras de menor porte e, no Norte, Manaus e Belém. Só mais recentemente esta situação vem apontando para uma alteração maior, mas sendo ainda incipiente este processo—tendência a um nivelamento menos contundente no plano espacial. Com efeito, até o ano de 2005, quase cerca de 67% do PIB nacional é produzido em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraná, enquanto que os 33% restantes em todos os demais Estados brasileiros.

Permanece a situação: a grande maioria das cidades brasileiras segue reproduzindo-se —ou estagnadas—por conta de fluxos comerciais de passagem ou de fluxos comerciais derivados de restritas economias industriais de cunho e mercado local e de economias de subsistência. Nesta situação encontram-se as cidades do semi-árido nordestino e muitas das cidades nordestinas situadas fora do semi-árido. São cidades-*subsistência* ou cidades-*circulação* situadas longe de centros de produção industrial, agro-industrial, turística, extrativa, etc., para o mercado interno e o externo. Disso deriva a sua constituição raquítica e, correspondentemente, a constituição raquítica de seus poderes (e governos) locais. São cidades que, quando muito, em todos casos muito raramente, apenas margeiam os decisivos circuitos da acumulação capitalista, aqueles que de fato comandam a produção e a circulação de mercadorias no Brasil.

Outras cidades surgiram e se desenvolveram em função de uma localização intercalada, de maneira intensiva, no intervalo dos fluxos mais densos provenientes dos maiores centros da produção brasileira—fluxos que partiam daqueles centros de produção para os portos ou para as cidades e regiões do país que se constituíam, e ainda se constituem, como mercados de peso. São cidades que não desenvolveram produção industrial local, mas que se tornaram pontos nodais de passagem de fluxos comerciais de outras regiões. Outras delas, como Feira de Santana na Bahia, aliaram a condição comercial à produção local (gado, algodão, café, etc.), de cuja aliança seus comércios e suas estruturas urbanas se beneficiaram.

Mais tarde—e este é o caso típico de Feira de Santana —, algumas dessas cidades acabaram por se integrar à economia urbano-industrial e por se transformarem em alguns daqueles centros de produção igualmente concentrados e igualmente distantes da maioria das cidades do *hinterland* sugeridas mais atrás. Cidades como Feira de Santana deixaram de ser cidades-*circulação*, ou cidades de economia doméstica, para se tornarem cidades-industriais com um correspondente comércio e terciário. Acabaram por inserir-se no duplo e moderno momento de

produção-circulação. Nessas cidades, que são poucas, nas quais os circuitos de capitais mais vigorosos estão presentes, encontram-se igualmente presentes os diversos, variados e mais densos equipamentos dos dois momentos do modo de produção capitalista: a produção e a circulação. É por elas que o movimento do capital – capital-produtivo, capital-mercadoria e capital-dinheiro – se dá essencialmente. É nelas que ocorrem os mais decisivos movimentos do dinheiro (meio de compra, meio de pagamento, etc.) e do capital-dinheiro (aplicação produtiva e entesouramento para aplicação produtiva ulterior, na Bolsa, etc.), daí porque nelas está muito mais desenvolvido o sistema bancário e financeiro em geral.

4. Chassi, região e cidade

Mas as atividades econômicas não se distribuem de modo igual e homogêneo no espaço. Contrariamente, esta distribuição se faz de maneira desigual e combinada, como sói acontecer com toda a produção social no mundo do capital. Isso quer dizer que a distribuição da economia no espaço dá-se por áreas nas quais as concentrações ocorrem, ao lado de áreas, em maior número, onde a economia é, em maior ou em menor grau, dispersa e rarefeita. Vale dizer, nas áreas de concentração da economia estão mais centralizado o capital e mais concentrado o produto social; ou ainda, a riqueza, que se distribui desigualmente, mesmo numa área de economia concentrada, também se reproduz desta maneira na totalidade do espaço social formado por áreas e regiões de concentração econômica e áreas e regiões de dispersa e rarefeita densidade econômica.

Por outra parte, esta distribuição desigual da economia no espaço é articulada por um conjunto de regiões, as mais densamente ocupadas e exploradas pelo capital, e meios de comunicação, com destaque para os de transportes. É a este arcabouço, no que ele tem de essencial, a que chamamos de *chassi* de uma região—conceito este que é aplicável, como veremos mais adiante, à estrutura da própria cidade. Num texto por nós publicados numa coletânea³, assim definíamos o *chassi* depois de procedermos à “extração” da espacialidade ou estrutura física que está implícita nas fórmulas desenvolvidas por Marx para representar a circulação do capital em suas formas funcionais de capital-dinheiro, capital-produtivo e capital-mercadoria. Naquele estudo, o momento da “extração” do conceito acontecia assim: “... esta fórmula (referência direta feita à fórmula do capital-dinheiro) contém, dentro de si, uma espacialidade, à medida que o momento da produção, *P*, supõe fábricas, minas, fazendas e outras unidades de produção que possuem um locus no espaço social, enquanto que os dois momentos da circulação, *D - M* e *M - D*, pressupõem, por sua vez, estradas, meios de comunicação, equipamentos (bancos, casas comerciais, etc.), portos, armazéns e silos, etc., os quais também supõem um locus sobre os quais são edificados. É esta espacialidade que vai aparecer sob a forma de regiões e cidades estruturadas”. Mais adiante (p. 165), voltamos a afirmar: “É em *D - M* e *M - D* que se encontra a maior parcela da espacialidade que o tecido econômico pressupõe – e esta espacialidade, por sua vez, vai tomar a forma, como já se vislumbrou, de uma estrutura e de uma organização espacial”. Na p. 166 do mesmo texto arrematamos o conceito: “O *chassi* é, pois, o arcabouço espacial da atividade econômica e social, isto é, da produção e circulação (e de todas as demais atividades que se concentram em torno destas) na sua unidade. Ele une o locus de todas as atividades produtivas essenciais (fazendas, minas, empresas) ao dos mercados e aos das fontes de matérias-primas pela via da estrutura ‘óssea’ da circulação. Visto pela ótica dos agregados, o *chassi* articula as cidades com sua região e a região de que se trata com outras regiões”. Mas é preciso compreender bem o caráter e a vantagem do uso do conceito de *chassi*. Com efeito, “a vantagem do *chassi* reside na maior facilidade do seu manejo diante da possibilidade concreta de se contar com dados disponíveis e no fato de que ele conecta a estrutura básica da economia, do que resulta que a referência

chassi revela o que de fato é mais dinâmico na própria economia, ou seja, o que lhe define o movimento, o perfil e o caráter. O chassi é, portanto, mais do que um recurso metodológico nascido de facilidades práticas; trata-se de uma categoria para a análise (...) regional...”⁴.

Num trabalho anterior,⁵ nós dávamos início à identificação do *chassi* da economia “baiana” (esta delimitação carrega uma certa dose de arbitrariedade, de vez que nenhuma delimitação do espaço econômico pode obedecer a limites político-administrativos, mas cuja prestação de contas não pode ser feita nos limites do presente trabalho). No referido escrito resumíamos o *chassi* da economia baiana representando-o por meio das regiões de maior concentração econômica (Macrorregião Salvador, Sub-médio São Francisco, Irecê, Barreiras, Guanambi, Vitória da Conquista, Região Cacaueira Ilhéus-Itabuna e Extremo-Sul) e avançávamos no que identificamos como uma *Macrorregião Salvador-Feira*, ou simplesmente *Macrorregião-Salvador*. Posteriormente (in, *A Espacialização da Economia baiana...*, já citada) nós avançávamos, não mais pela conceituação, mas pela análise das relações recíprocas entre o *chassi*, no seu movimento e na sua funcionalidade, e a economia do Estado. Mais recentemente, Edgard Porto, Lúcia Aquino de Queiroz e Sônia Pereira Ribeiro⁶ procuravam estender mais a aplicação do conceito, dessa vez recorrendo a pormenorizado estudo de inclusão das cidades do Estado da Bahia, explorando vários ângulos de fenômenos econômicos e sociais.

Neste estudo, nós não pretendemos avançar na identificação empírica do *chassi* numa figuração urbana concreta, por exemplo, de maneira semelhante a como fizemos com a economia do Estado da Bahia, recorrendo à identificação do *chassi* urbano de uma cidade como Salvador, com vistas a constatar a dinâmica da cidade por intermédio da citada categoria. Este é um exercício que pretendemos desenvolver em estudo próprio e posterior. Cingir-nos-emos, agora, à questão da desigualdade econômica e social que é inerente à propagação do capital no espaço social e a algumas ordens de conflitos que daí advêm. O *chassi* da economia baiana, que constitui o objeto de nossa verificação, é o pano de fundo e a mesa de trabalho da nossa imediata investigação sumária.

5. O caráter e a dimensão da desigualdade

Num dos trabalhos citados mais atrás (*A Bahia no Mercosul...*), operando com o indicador Índice de Renda Municipal (IRM), dado pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) como um aferidor aproximado de PIB municipal e fazendo uso de dados fornecidos pela própria SEI, chegávamos à seguinte constatação: para o ano de 1994, os municípios da Macrorregião de Salvador concentravam, em conjunto, cerca de 66,44% do IRM de todo o estado, enquanto que esta mesma macrorregião, que é constituída por cerca de duas dezenas ou pouco mais de municípios ao redor de Salvador e Feira de Santana, agora somada ao Litoral do Estado, sobretudo o Litoral-Sul, concentravam, juntas, 82,08 % do IRM no Estado. Para além destas duas áreas, o grau de centralização do capital e de concentração da renda, revelado pelo IRM, era respectivamente assim representado: 2,51% para a região de Juazeiro, 3,54 % para a de Vitória da Conquista, 0,42 % para a de Irecê, 0,49 % para a de Guanambi, 2,38 % para a de Barreiras e 8,58% para todas as demais regiões do estado, nas quais devem habitar mais de 40% de toda a população estadual. Isso quer dizer que a economia baiana é, além de altamente concentrada social e espacialmente, pouco densa e muito rarefeita no espaço, ou ainda, que ela está assentada, em fila indiana, em uma parcela quase linear do litoral baiano, o qual concentra, em conjunto, 82,08% da renda municipal. Se distribuirmos os 8,58% do IRM das “outras regiões” do estado, que comportam em torno de 300 municípios, chegaremos à conclusão pouco confortante de que cada município destas

“outras regiões” contribui com muito menos de 1% por unidade com a geração da riqueza estadual— já de si muito pequena, quando relacionada com a sua população, e muito menor, para esta mesma população, quando levamos em consideração o grau de concentração social da riqueza, agora agravado pelo desemprego e o rebaixamento salarial crescentes.

Se nos fixarmos na visão do *chassi* da economia do Estado, chegaremos a constatações mais dramáticas. Como dizíamos mais atrás, este *chassi* é composto basicamente de oito das sub-regiões “mais importantes” do Estado, sendo que as sub-regiões que nele não se encontram diretamente atreladas, praticamente nada representam como regiões de produção. Mais ainda, se excetuarmos a Macrorregião Salvador e o Litoral, veremos que as demais sub-regiões “importantes” do estado, vale dizer, Sub-médio São Francisco, Planalto de Irecê, Oeste-Barreiras, Guanambi e Vitória da Conquista, não conseguem reunir juntas, com toda a sua reconhecida produção de frutas tropicais e seus derivados, soja e derivados, feijão, algodão, gado, café, turismo, etc., mais do que, conforme sugere o indicador da SEI, 9,34% do PIB estadual. Diante disso, o nosso *chassi* é uma figura que se encolhe, estrutural e funcionalmente, a basicamente um par de sub-regiões, aquelas que se encontram na linearidade do litoral. Não espanta por que toda a infra-estrutura restante do Estado “sobra” e por que toda ela, na verdade, deve ser muito pouco vendável em se tratando de perspectiva de privatização. Na verdade, faz sentido pensar que o que o governo arrecada sobre o que circula sobre tais estradas provavelmente não paga os custos de manutenção de todo este equipamento de infra-estrutura. Coisa semelhante deve acontecer com as redes de transmissão de energia elétrica, etc. Pelo menos em parte temos aí uma razão, mais do que ponderável, em termos de uma realidade capitalista, para explicar as condições de funcionamento de tais elementos de infra-estrutura, sendo óbvio que, por outro lado, sobram outras ordens de motivos, notadamente de natureza política, para explicar o estado de abandono de estradas, etc.

Mas por que sobra toda esta infra-estrutura, contrariando os que professam que existe absoluta escassez de infra-estrutura no Nordeste brasileiro e que é por conta desta escassez que o Nordeste “não se desenvolve”, como se a acumulação de capitais só dependesse de oferta de componentes de infra-estrutura e não tivesse subordinada a outras leis e determinações mais fundamentais? Na verdade, parte desta “culpa” deve ser atribuída ao esforço-SUDENE. Por intermédio dele, o governo fez duas ordens de intervenções, na região nordestina, na perspectiva de fazer com que essa região se desenvolvesse, presumivelmente, quase sem limites. De um lado dotou-a de um sistema de subsídios e incentivos fiscais e financeiros e, de outro, de uma extensa rede de elementos de infra-estrutura ~ as duas ordens de intervenção para atrair capitais na medida das chamadas necessidades sociais da região e, formalmente, para neutralizar os famosos “desequilíbrios regionais da renda”. Passadas essas décadas todas, depois de anunciada a estratégia pelo famoso “Diagnóstico GTDN” e posta em prática pelos sucessivos planos diretores da agência, constata-se agora situações que permanecem como antes ou que não sofreram alterações substanciais—como as que mais atrás revelamos para a Bahia, o Estado “mais desenvolvido do Nordeste”, com os dados de IRM fornecidos pela SEI. Se os investimentos industriais, agro-industriais, etc., não acorreram ao Nordeste na ordem de grandeza social prevista ou desejada, é óbvio que a infra-estrutura, assim superestimada—o que normalmente só pôde ser percebido por muita gente *a posteriori*—tinha mesmo que sobrar, ou seja, tornar-se redundante. Na verdade, a ação da SUDENE mistificou as leis de propagação do capital no espaço, e todos nós, que dela participávamos, não tínhamos, à época, condições de compreender isso. Estávamos todos impregnados da ideologia cepalina, um doce *confort* para jovens tecnocratas, recém-saídos de precárias universidades, e que, nas suas novas funções, não recebiam formação teórica mais séria e consistente. Mas, examinando bem as coisas, veremos que verdadeiramente não existe nenhum mistério no palavrório do documento-base, dos planos

diretores e da farta propaganda da ação da agência de desenvolvimento regional mundo afora: a propagação do capital no espaço social, independentemente de suas características imanentes, reclamava um discurso, uma cobertura ideológica convincente—a qual se resumia na bandeira da “*eliminação das disparidades sociais e regionais da renda*”, de acordo com o paradigma cepalino.

Voltemos às cidades. No trabalho mais recentemente publicado e mais atrás citado (PORTO, Edgard, AQUINO, Lúcia e RIBEIRO, Sônia), os autores trazem à tona dados acerca de depósitos bancários realizados em 25 cidades do Estado da Bahia. Essas 25 cidades concentram 92,08 % dos depósitos bancários realizados em todas as cidades do Estado que possuem agências bancárias (os dados referem-se ao ano de 1995). Dessas 25 cidades, apenas quatro delas, a saber, Salvador, Feira de Santana, Itabuna e Camaçari, concentram 84,06% dos depósitos bancários realizados em todo o Estado. Afora essas 25 cidades, todas as demais, num universo de mais de 400 cidades do Estado, realizam apenas 7,92% dos depósitos, o que já pode estar sugerindo que muito da rede bancária espalhada pelo Estado deve também estar “sobrando” como equipamento—vale dizer, operando com capacidade ociosa, da mesma forma como o estão estradas, portos, armazéns, redes elétricas, etc. Afora essas quatro cidades que estão na primeira fila, todas as mais de 400 cidades do interior realizam apenas 15,94% de todos os depósitos bancários do Estado. É a coisas como essas que se pode chamar, com toda a eloquência, de ultra-concentração.

É evidente que o dinheiro que circula pelos bancos, via depósitos bancários, não representa necessariamente, como os autores atrás citados ressaltaram, valor gerado na praça onde são feitos os depósitos; que esse dinheiro não representa todo o meio circulante que alavanca as transações mercantis em todas ou em qualquer das regiões do Estado; que, nestas somas, estão presentes doações governamentais para fins assistenciais, pagamento de pensões e aposentadorias e vencimentos feitos ao funcionalismo público empregado nessas regiões todas—e muito mais. Todavia, seja como for, os dados refletem, em uma medida muito grave, a concentração da renda e a centralização do capital, confirmando o que mais atrás afirmamos acerca das leis de propagação social e espacial do capital. E não há como negá-lo diante de dados tão contundentes. Não é por acaso que Salvador, Feira de Santana, Camaçari e Itabuna, apenas quatro cidades, concentram 84,06% de todos os depósitos bancários do Estado, enquanto que os demais municípios do mesmo estado não conseguem realizar mais do que 15,94% desses depósitos. Grande parcela do dinheiro que é entesourado temporariamente, sob a forma de depósitos bancários, nas agências bancárias de Salvador, Feira de Santana e mais uma ou duas cidades maiores do Estado, representa o equivalente em dinheiro do valor adicionado criado em regiões e cidades do interior do estado ou de fora dele, massa monetária que desta forma não permanece nos locais nos quais o produto-mercadoria é produzido. Desta forma, essa massa monetária deixa de estar disponível nas localidades produtoras, para tornar-se capital-dinheiro, disposto a entrar em função, nas regiões e cidades onde os depósitos bancários são realizados e, desta forma, concentrados. Assim, a disponibilidade de formas de produção, de economias de aglomeração e de maiores meios de procura e de aplicação dessa massa monetária como capital-dinheiro existentes nas cidades maiores, funciona como fator ativo de centralização do capital e concentração social e espacial da riqueza, portanto, corolariamente, como meio de reprodução das desigualdades sociais e espaciais. A cidade não se limita a “assistir” a tal processo; na verdade, encaixada, como está, nas relações sociais de produção e de circulação capitalistas, ela também traz sua parcela de contribuição ativa no referido processo. Deve ter ficado claro para o leitor que a centralização do capital e a concentração dos meios de produção, portanto do produto, se devem a fatores que são inerentes aos mecanismos sociais de reprodução do capital, que se situam, a rigor, no cerne das relações sociais de produção, vale dizer, no âmago da relação-capital; como deve ter ficado claro

também que o que a cidade aporta a esse processo e mecanismo é a faculdade que ela tem de reunir, de forma densa, articulada e capaz de operar à base de uma elevada produtividade e numa escala correspondente, a grande maioria desses fatores em sua territorialidade física e social. A cidade em si não constitui a relação-capital, assim como, da mesma forma, o Estado não a constitui, mas, no âmbito da abrangência da ação desta relação, a cidade, aí inserida, reforça a seu modo, vale dizer, potencializando, a ação desta relação pela condensação dos seus mecanismos numa mesma territorialidade e numa articulação muito maior e eficaz, o processo de reprodução das desigualdades. Neste sentido ela é co-produtora das referidas desigualdades, nunca uma forma indiferente às mesmas.

Como este não é um traço apenas específico das cidades da Bahia, mas um *príus* definidor da essência das cidades na distribuição da riqueza no mundo do capital, é aqui que fica ressaltado o papel de galvanização e de concentração da riqueza que deve ser cumprido pela cidade do capital. A cidade, nas suas trocas com as suas respectivas regiões, e, mais do que isso, nas suas trocas com regiões distantes de um globo terrestre extremamente mundializado e instantaneamente ligado pela informação, constitui o espaço ativo e receptor, ao mesmo tempo, de toda esta móvel, crescente e cada vez mais instável concentração. Desde que a primeira máquina a vapor inventada por Watt chegou à primeira cidade europeia, a cidade só fez, ao longo desse tempo todo, aprofundar e aperfeiçoar este seu papel a ela atribuído pelo modo de produção capitalista. A cidade sempre foi e segue sendo reiteradamente equipada para isto, para mais nada. É por isto, e para isto, que nas cercanias e no interior das cidades se concentram as unidades de produção maiores e mais importantes; também é pela mesma razão que nelas estão concentradas as instituições que suprem mercados e investidores com dinheiro e capital-dinheiro—que, portanto, estão nelas as Bolsas de valores, as instituições financeiras; pela mesma necessidade, também nelas concentradas as instituições estatais, os partidos políticos, os meios de comunicação e suas sedes, a força pública, as universidades, os equipamentos culturais—e muito mais. E os intelectuais, é bom não esquecer. Mas, se é nelas que se concentra a riqueza, também é nela que se concentra o seu oposto, a miséria social e todas as ordens de conflitos e contradições sociais.⁷

Resumo

Toda e qualquer *totalidade* constitui uma rede de *partes* e *relações* dialeticamente articuladas. As partes constituem o todo e o todo, as partes. Como a totalidade não é mera soma das partes, mas uma constituição que as inclui e as subsume individualmente, a totalidade traz leis suas que se impõem às características das partes—embora essa relação não possa configurar uma hipostasia absoluta das leis gerais do todo sobre as partes. Ademais, as totalidades envolvem duas grandes dimensões básicas: a do *aparente*, fenomênico, e o da *essencialidade*, domínio da *lei*. A ciência se caracteriza pela faculdade de apanhar a lei que demarca a essência das totalidades, vale dizer, das esferas que, situada no plano mais remoto do todo, articulam o movimento desse todo. Mas a ciência não se detém nesse primeiro estágio da investigação: a partir dele, vasculhando degrau por degrau, segue, num movimento de concretude crescente, explicando a totalidade inteira. Assim, o movimento da investigação científica é um movimento de produção do conhecimento por aproximações. Pois bem, este estudo acerca das cidades que o leitor tem em mãos é, deliberadamente, uma tentativa de apropriação do que constitui a essencialidade das cidades nas diversas modalidades de sociabilidade capitalista. É, por assim dizer, uma tentativa de apreensão da *base* das cidades do capital, já que a grande maioria dos estudos

existentes sobre as cidades descuidam de investigar essa essência para se lançarem sobre os aspectos fenomênicos das cidades. O autor não desconhece a existência e a importância dos momentos constitutivos do fenomênico das cidades; apenas deliberou centrar o foco de sua análise sobre o que lhe parece mais descuidado e deixar para outras oportunidades a abordagem não só de aspectos do movimento mais concreto das cidades como de outras dimensões igualmente essenciais—como o da *reificação* do espaço e da socialidade urbana—aqui não analisados.

Palavras-chave: capital, cidades, lei, fenômeno

Abstract

Each and any entirety constitutes a net of parts and relationships dialectically articulated. The parts constitute the whole and the whole, the parts. As entirety is not a mere sum of the parts, but a constitution that includes and subsumes them individually, entirety carries its own laws, which impose themselves to the characteristics of the parts - although that relationship cannot represent an absolute determination of the general laws of entirety over the parts. Besides, entireties involve two large basic dimensions: one that is visible, phenomenalist and the one that is essential, domain of the law. Science is characterized by the faculty to catch the law that demarcates the essence of entirety, that is to say, of the spheres that, situated in the most remote plan of the whole, articulate the movement of that whole. But science does not stop at that first stage of investigation: starting from that stage, researching step by step, science follows, in a movement of growing concrete nature, explaining the whole entirety. Thus, the movement of scientific investigation is a movement of knowledge production by approximations. Well then, this study about cities, which the reader has in his hands, is deliberately an attempt at seizure of what constitutes the essentiality of cities in the various kinds of capitalist sociability. It is, that is to say, an attempt to grasp the base of the cities of the capital once the great majority of existing studies about cities neglect to investigate that essence to throw themselves into the phenomenalist aspects of the cities. The author does not ignore the existence and the importance of the constitutive moments of what is phenomenalist in the cities; he has only deliberated to center the focus of his analysis on what seems to him more neglected and leave for other opportunities the approach not only of aspects of the most concrete movement of the cities but of other equally essential dimensions - like the one of reifying space and urban society - not analyzed here.

Key words: capital, city, law, phenomena

¹ Arquiteto, professor da UCSAL, planejador e artista plástico.

² Marx, K., in *O Capital*, Livro Primeiro, Cap. XIII, Fondo de Cultura Económica, México Buenos Aires, tradução de Wenceslao Roces, pp. 307-308).

³ Ver, Cap. III: A Espacialização da Economia Baiana, o Mercosul e Outras Regiões, PORTO, Edgard e CARVALHO, Edmilson, in, *A Bahia no Mercosul- Série Estudos e Pesquisas*, SEI, No 30, dezembro de 1996.

⁴ Op. Cit., p. 174

⁵ PORTO, Edgard e CARVALHO, Edmilson, *A Macrorregião de Salvador*, in, *Série Estudos e Pesquisas*, SEI, No 26, Salvador, 1996

⁶ *Cidades na Bahia*, in, *Série Estudos e Pesquisas*, SEI, No 35, Salvador, outubro de 1997.

⁷ O leitor poderá dispor de um estudo específico do estágio e da estrutura de cidades que alcançaram o porte de metrópoles no trabalho no contexto de uma economia “globalizada” in Porto, Edgard e Carvalho, Edmilson: Trazado de unión de metrópolis iberoamericanas - **Regiones y desarrollo sustentable** - Publicación semestral de El Colegio de Tlaxcala, A.C. Año III Julio - diciembre, 2003, México.