

## Formação econômico-social e ordem patrimonialista: o diálogo marxista weberiano na interpretação da produção do espaço urbano no Brasil – O exemplo da cidade do Rio de Janeiro<sup>12</sup>

Social economic formation and patrimonialist order:  
an marxist weberian look into the interpretation of urban spatial  
production in Brazil –  
The example of the city of Rio de Janeiro

Formación económico-social y orden patrimonial:  
el diálogo marxista weberiano en la interpretación de la producción del  
espacio urbano en Brasil –  
El ejemplo de la ciudad de Río de Janeiro



**Aline Rozenthal de Souza Cruz**

Universidade Federal Fluminense - Rio de Janeiro – Brasil  
Instituto Federal do Sul de Minas Gerais- Minas Gerais-Brasil  
[alinecruz@live.com](mailto:alinecruz@live.com)

**Resumo** O presente artigo procura compreender, a partir de um diálogo entre o materialismo histórico-dialético e a teoria da dominação weberiana, as nuances da formação econômico-social brasileira, principalmente sob o ponto de vista da produção do espaço urbano. A hipótese levantada é a de que a dominação patrimonialista se apresentaria como uma permanência estrutural devido a forma pela qual o modo de produção capitalista se desenvolveu historicamente no país. Isso acarretaria a existência de uma ordem patrimonialista urbana, que traz como consequências espaciais, diante da concorrência desigual pela interferência do Estado, o favorecimento a concentração e centralização de capitais, a formação de monopólios espaciais e a imposição de domínios territoriais, a exemplo do que ocorre nos cartéis de transporte coletivo encontrados nas cidades brasileiras, e, em especial, no Rio de Janeiro. Para dar validade a discussão aqui proposta utilizou-se de

levantamento bibliográfico e jornalístico, bem como foram coletadas informações nos sites das companhias de transporte e instituições públicas.

**Palavras-chave:** Formação econômico-social. Ordem patrimonialista. Produção do espaço urbano. Monopólios espaciais.

**Abstract** This article aims to understand, based on a dialogue between historical-dialectical materialism and the theory of weberian domination, the nuances of Brazilian social-economic formation, mainly from the point of view of the production of urban space. The hypothesis raised here is that patrimonialism domination would present itself as a structural permanence because of how the capitalist mode of production has historically developed in the country. This would lead to the existence of an urban patrimonial order, which has spatial consequences, in the face of unequal competition due to State interference, contributing to the concentration and centralization of capital, the formation of spatial monopolies, and the imposition of territorial domains, as is the case with the collective transport cartels found in Brazilian cities, and especially in Rio de Janeiro. To validate the discussion proposed here, a bibliographic and journalistic survey was used, as well as information was collected on the websites of transport companies and public institutions.

**Keywords:** Social economic formation. Patrimonial order. Urban space production. Space monopolies.

**Resumen** Este artículo busca comprender, a partir de un diálogo entre el materialismo histórico-dialéctico y la teoría de la dominación weberiana, los matices de la formación económico-social brasileña, principalmente desde el punto de vista de la producción del espacio urbano. La hipótesis planteada aquí es que la dominación patrimonialista se presentaría como una permanencia estructural debido a la forma en que históricamente se ha desarrollado el modo de producción capitalista en el país. Esto conduciría a la existencia de un orden patrimonialista urbano, que tiene consecuencias espaciales, dada la competencia desigual por la interferencia del Estado, favoreciendo la concentración y centralización del capital, la formación de monopolios espaciales y la imposición de dominios territoriales, como es el caso de los cárteles de transporte colectivo que se encuentran en las ciudades brasileñas, y especialmente en Río de Janeiro. Para validar la discusión aquí propuesta, se utilizó una encuesta bibliográfica y periodística, así como se recogió información en los sitios web de empresas de transporte y instituciones públicas.

**Palabras clave:** Formación socio-económica. Orden patrimonial. Producción de espacio urbano. Monopolios espaciales.

*Jack Soul brasileiro  
E que som do pandeiro  
É certo e tem direção  
Já que subi nesse ringue  
E o país do swing  
É o país da contradição [...].*

*Trecho da canção "Jack Soul Brasileiro" de Lenine.*

## Introdução

Este manuscrito, ao estabelecer um diálogo entre os métodos materialista histórico-dialético e tipológico ou de tipo ideal, visa compreender as particularidades da formação econômico-social brasileira, principalmente sob o viés da produção do espaço urbano. Nesse sentido, levanta-se a hipótese de que a dominação patrimonialista seria uma permanência estrutural devido a forma pela qual o modo de produção capitalista se desenvolveu historicamente no país. Em decorrência, haveria a existência de uma ordem patrimonialista urbana, que traz como consequências espaciais, o favorecimento a concentração e centralização de capitais, a formação de monopólios espaciais e a imposição de domínios territoriais. Para exemplificar tal processo e dar validade a argumentação aqui exposta, menciona-se os cartéis de transporte coletivo encontrados nas cidades brasileiras e, em especial, no Rio de Janeiro.

Em um primeiro momento pode parecer natural opor o liberal Max Weber (1999; 2009; 2004) ao comunista Karl Marx (2010; 2013), mas como demonstra Michael Löwy em seu livro *A jaula de aço: Max Weber e o marxismo weberiano* (2014), existe uma "associação indispensável entre o pessimismo da razão e o otimismo da vontade [...]" (LÖWY, 2014, contracapa). É por estes meandros que a corrente crítica do marxismo weberiano, que tem expoentes como György Lukács (2003), Florestan Fernandes (2006) e Francisco Weffort<sup>3</sup> (2013), percorre. Todavia, é importante esclarecer que a autora ao longo da análise opta por utilizar o método materialista histórico-dialético como sustentáculo e lançar mão da utilização de alguns conceitos weberianos, em específico das tipologias de dominação,

sobremaneira a tradicional<sup>4</sup>, que contempla a gerontocracia<sup>5</sup>, o patriarcalismo<sup>6</sup> e o patrimonialismo<sup>7</sup> (WEBER, 2009, 1999). A referida opção se justifica não só pela representatividade e potência das perspectivas analíticas apresentadas, mas também, porque crê-se que o objeto de estudo não poderia ser explorado em sua totalidade sem as complementaridades observadas entre as duas distintas linhas teórico-metodológicas. Contudo, cabe ponderar que pelos tipos de dominação (carismática<sup>8</sup>, tradicional<sup>9</sup> e racional-burocrática<sup>10</sup>) sofrerem imbricações e sobressalências ao longo dos processos de formação econômico-social, não se defende que a dominação tradicional e o patrimonialismo sejam algo exclusivo do Brasil, mas sim, que essas ideias devam ser recuperadas do Pensamento Social<sup>11</sup> e aprofundadas em seus aspectos geográficos.

Sendo assim, foi em um esforço de se debruçar sobre essa discussão, sem perder de horizonte a práxis social, bem como apontando para uma atualidade em que “a onipotência dos mercados aprisiona os povos na jaula de aço<sup>12</sup> do cálculo egoísta” (LÖWY, 2014, primeira orelha), que este artigo se estruturou.

Diante disso, optou-se por construir a argumentação do texto partindo da abordagem de Moreira (2008[1978]) sobre a formação econômico-social brasileira, principalmente no que concerne ao Estado moderno, ao modo de produção e à ordem patrimonialista. Isso posto, procurou-se demonstrar, transdutivamente<sup>13</sup>, o entrelaçamento desses no processo de produção do espaço urbano no país e, em especial, na cidade do Rio de Janeiro. O destaque à capital carioca se deve as suas características históricas e geográficas, uma vez que essa foi sede da Colônia (1763-1808), do Império (1808-1889) e da República (1889-1960). Em adição, nas últimas duas décadas, a metrópole atravessou intensas mudanças em sua estrutura espacial, sobretudo, no que diz respeito aos modais de transporte coletivo.

Em suma, o enfoque proposto para a análise dessas dinâmicas se deve ao fato de que o urbano se tornou o lócus da acumulação capitalista atualmente. Ou seja, as práticas patrimonialistas<sup>14</sup>, as quais se fundamentam na não separação entre as esferas pública e

privada para manutenção do poder, buscam através do controle e direcionamento dos investimentos em infraestrutura urbana, obter politicamente maiores lucros e apoio eleitoral.

Para tanto, como técnicas de pesquisa, além de levantamento sistemático de bibliografia em autores como Moreira (2008; 2020), Lefebvre (2008), Harvey (2006), Faoro (1993; 2001) e Löwy (2014), lançou-se mão de documentos encontrados em sites das concessionárias de transporte e material jornalístico. O intuito foi que essa metodologia investigativa auxiliasse a responder as seguintes questões: a dominação patrimonialista se mostra como uma permanência no processo de formação econômico-social brasileira, de modo a apresentar reflexos nas dinâmicas de produção do espaço urbano contemporâneas? As contradições engendradas no modo de produção capitalista do espaço teriam natureza política, diferentemente do que aponta a abordagem estruturalista do conceito de formação econômico-social? As práticas patrimonialistas, vinculadas ao espaço percebido, promoveriam a intensificação da centralização e concentração de capitais, rendas e patrimônios, de maneira a privilegiar o estabelecimento de monopólios espaciais?

## A formação econômico-social brasileira

Os estudos acerca da formação social estiveram presentes durante todo o Pensamento Social Brasileiro do século XX. Dentre alguns dos pesquisadores que se debruçaram sobre a ideia estão: Sérgio Buarque de Holanda (2004 [1936]), Raymundo Faoro (1993; 2001) e Florestan Fernandes (2006 [1975]). Mas, de acordo Löwy (2014), foi durante as décadas de 1950 e 1970 que predominou a chamada escola marxista weberiana. Nascida na Universidade de São Paulo e com centralidade na figura de Florestan Fernandes e seus discípulos, como Fernando Henrique Cardoso (2003) e Francisco Weffort (2013), se pautou pela incorporação de alguns conceitos weberianos ao método marxista, embora se note, por exemplo, em *A Revolução Burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*

(FERNANDES, 2006 [1975]) elementos característicos da aplicação do método tipológico-ideal (LÖWY, 2014).

Porém, a partir de final dos anos 1970, com maior introdução do marxismo no país, as discussões sobre formação social passaram a se inspirar mais em Louis Althusser (1999) e Vladimir Lênin (1982). Apesar desse último tentar aliar o conceito de Estado-Nação ao debate, ambos predizem uma concepção estruturalista do processo, ao se basearem em instâncias: a econômica; a ideológica; e a jurídico-política.

Assim, na geografia, foi essa tendência que predominou em trabalhos como *Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método*, de Milton Santos (1977), e *A Geografia serve para desvendar máscaras sociais*, de Ruy Moreira (2008 [1978]). Nesse artigo, Santos (1977) refletiu sobre o conceito de formação socioespacial e a interdependência entre modo de produção, formação social e espaço, o que colocou, definitivamente, a importância da Geografia na compreensão do referido processo histórico. Todavia, o intelectual não deu continuidade à discussão nos anos posteriores ao mencionado texto.

Já Moreira (2008 [1978]) aprofundou a discussão, de modo a estabelecer essa como fio condutor de seus futuros estudos, a exemplo dos encontrados no livro *A formação espacial brasileira: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil* (2020). Assim, para o autor, o propósito da geografia seria desvendar as máscaras sociais, ou seja, compreender as relações de classe que produzem historicamente o arranjo espacial. Todavia, Moreira (2008 [1978]), além dessa perspectiva estruturalista, incorporou também, e com certo pioneirismo no Brasil, a ideia de reprodução social formulada por Lefebvre (1973) no livro *A sobrevivência do Capitalismo*. O conceito é a base da formação social e da produção capitalista do espaço.

Isso posto, a formação social para Moreira (2008[1978]), deriva de um duplo conjunto de interações articuladas, sendo a relação homem-meio (primeira natureza) e a relação homem-homem (segunda natureza). Ao passo que a formação econômico-social,

enquanto totalidade social concreta, se relaciona com o modo de produção, que é uma totalidade social abstrata, ao longo do tempo e do espaço, configurando-se um complexo organizado de modos de produção.

Porém, o espaço não seria uma formação espacial, se o processo de produção não fosse também de reprodução. Em outras palavras,

[...] o fenômeno da reprodução é, como observa Lefebvre, um processo liderado pela forma de relação que no momento tenha o primado dos movimentos da história, numa dialética de comando na qual as relações sociais de todos os níveis perpassam e se determinam umas às outras (LEFEBVRE, 1973). De modo que na formação espacial se realiza todo o processo reprodutivo realizado na formação econômico-social – exigência para que o espaço e seu arranjo atuem como condições de reprodução da sociedade – e, o que estamos pondo em realce é que todo movimento resultante do atravessamento das relações econômicas e das relações superestruturais no todo não são movimentos separados entre si e entre a formação espacial e a formação socioeconômica (MOREIRA, 2008 [1978], p.69-70).

Portanto, seria por meio da análise do espaço geográfico que se deveria buscar apreender os movimentos do todo: da produção como relação infraestrutural pertencente a instância econômica; e, do controle social como relação superestrutural incutida nas instâncias jurídico-política e ideológica. A respeito dessas últimas, por apresentarem forte integração entre si, “sobretudo em face da onipresença crescente do Estado nas sociedades modernas” (MOREIRA, 2008 [1978], p.73), o autor desaconselha separá-las.

Neste sentido, as instâncias superestruturais seriam economicamente dependentes em suas origens, ou seja, pelas instâncias jurídico-política e ideológica mobilizarem cada vez mais o espaço como via de controle dos conflitos e superação das contradições do sistema capitalista, seriam pelo econômico regidas.

Dessarte, foi tal dialética estruturalista incorporada à Geografia, desde os anos 1970, que norteou a concepção de formação

econômico-social (FES) até hoje. Assim, diferentemente da ideia de produção do espaço, o conceito de FES permaneceu enrijecido e apresentando a política como algo apartado do Estado e da Sociedade. Nesse sentido, concorda-se com Merleau-Ponty (2006), ao argumentar que:

[...] o que Weber estabeleceu de mais certo: se a história tem, não um sentido como o rio, mas sentido, se nos ensina, não uma verdade, mas erros a evitar, se a prática não deduz de uma filosofia dogmática da história, não é superficial fundar uma política na análise do homem político. [...]. Para fazer isso, porém, é preciso essa capacidade de viver a história de que fala Weber, e a verdade em política talvez consista apenas na arte de inventar o que, em seguida, parecerá ser uma exigência dos tempos. A política de Weber precisaria por certo ser elaborada. Não é por acaso que a arte do político se encontre aqui falte acolá. Poderíamos pensar que, mais que uma causa, ela é um sintoma das "intenções" da história. Podemos tentar ler o presente com mais atenção que Weber leu, perceber "afinidades eletivas" que lhe escaparam. Mas, o que ele definitivamente mostrou é que uma filosofia da história que não seja um romance histórico não rompe o círculo do saber e da realidade, mas é a meditação sobre esse círculo (MERLEAU-PONTY, 2006, p. 29).

Assim, incorporar a política é percebê-la como um sintoma das intenções da história. Em *Espaço e Política*, Lefebvre (2008) evidencia esse caráter, ao entender que as relações sociais de produção e, conseqüentemente, as contradições espaciais, possuem uma natureza política, ou seja, o espaço é política. Em outras palavras, para Lefebvre (2008) pela política não estar apartada é difícil separar o público (Sociedade Política) do privado (Sociedade Civil) quando se observam as práticas espaciais. Entretanto, o Estado em conchavo com agentes privados do capital tenta disfarçar as contradições através da opressão do dinheiro. E, é justamente a partir dessas nuances espaciais que se desenvolveu o conceito de *práticas patrimonialistas*<sup>15</sup>.

Nesse sentido, em termos gerais, a visão marxista considera a natureza do Estado contraditória, pois ao exercer autonomia perante as classes dominantes, é a unidade de poder que as expressa. Isto é, o

Estado serve à reprodução do capital, visto que assegura o direito à propriedade privada<sup>16</sup> dos meios de produção e da força de trabalho, o consumo de mercadorias e infraestruturas sociais<sup>17</sup>, e o equilíbrio monetário<sup>18</sup> (HARVEY, 2006). Com isso, em vez de mediar conflitos entre interesses privados e necessidades sociais, o Estado age como um instrumento de manutenção das contradições do modo de produção capitalista.

No entanto, em se tratando dos países latino-americanos, notam-se distinções em relação a definição posta. Nesses se observa, conforme Harvey (2006), que houve a implantação de uma forma híbrida de capitalismo feudal pelas colonizações portuguesa e espanhola, devido a uma espécie de transplante das instituições ibéricas para as colônias (FAORO, 2001). Porém, esse hibridismo capitalista-feudal adquiriu particularidades no Brasil.

Pensar o Estado e a Sociedade brasileiras a partir da práxis, não foi possível sem um diálogo entre o marxismo e o weberianismo. Dentre os motivos que reforçam tal argumentação estão, conforme ponderou Faoro (2001), a ausência de uma Revolução Burguesa, bem como a inexistência de uma grande ruptura com a Coroa portuguesa após a Independência<sup>19</sup>. A vinda da família real para o país terminou de selar o hibridismo do processo, marcado por uma mescla entre as heranças do patrimonialismo português e do impacto do capitalismo liberal inglês. Além disso, tal dinâmica econômica, caracterizada pela acumulação primitiva, propiciou os requisitos à reprodução do capital, principalmente na forma de capital imobilizado, como na construção de infraestruturas de transporte (portos, estradas, ferrovias etc.) (MARX, 2013; FONTES, 2010).

Tal fato evidencia, a despeito do gradual processo de burocratização e fragmentação institucionais ocorridos no país, por meio da estruturação da administração pública, que houve apenas a criação de alguns obstáculos para uma completa homogeneização da dominação estatal pelas classes dirigentes (OLLMAN, 1976; WEBER, 2009, 1999).

Para driblar tais obstáculos, os agentes patrimonialistas passam a se utilizar dos próprios mecanismos burocráticos e fiscais, como

licitações e concessões. Assim, a burocracia se torna uma estratégia política fundamental para manutenção de privilégios e enriquecimento. Esse tipo de ação que permeia as decisões estatais e reforça a ilusão do que é o Estado, ao intensificar o obscurecimento da essência de suas relações de poder (OLLMAN, 1976; POULANTZAS, 2007, 2008), demonstra uma das facetas do que se identificou como práticas patrimonialistas.

A título de exemplificação das hodiernas nuances institucionais do capitalismo brasileiro, destaca-se a intenção crescente dos governos em consolidar grandes grupos privados nacionais, culminando com a “volta do Estado’ como elemento ativo para a capitalização das empresas” (LAZZARINI, 2011, p.10). Ou seja, se forjou uma rede de laços corporativos bem conectada e que se usufrui da democracia representativa burguesa e das políticas econômicas neoliberais como conveniência.

Portanto, durante a formação espacial brasileira se pôde perceber, através do modo pelo qual as riquezas, bens e propriedades não pertenciam aos particulares, “mas a eles estivessem revogavelmente confiados” (FAORO, 1993, p.17), que mesmo tendo havido períodos de maior ou menor discernimento entre o público e o privado, o patrimonialismo se fez presente. Esse, sendo uma forma de dominação, corrobora para manter o desenvolvimento capitalista politicamente orientado por meio de uma associação entre o poder estatal e as elites<sup>20</sup>, as quais são capazes de disputar os poderes locais e influenciar no poder central. Isso, de certa maneira, teve como efeitos duradouros na história brasileira, “a estabilidade política, por um lado, e a restrição à cidadania e ao conteúdo público do poder, por outro [...]” (CAMPANTE, 2003, p. 167).

Após apresentar ponderações sobre a ideia de formação econômico-social, a natureza do Estado brasileiro e a preponderância do patrimonialismo para a devida compreensão dos processos políticos e espaciais correntes no território nacional, introduz-se a próxima seção, trazendo uma análise de como esses aspectos incidem na produção do espaço urbano.

## Produção do espaço e ordem patrimonialista urbana

O Estado brasileiro exerceu, por meio de práticas patrimonialistas, controle dos investimentos em infraestrutura urbana em troca de obter politicamente maiores lucros e apoio eleitoral das elites. Ou seja, os partidos e governos elaboram negociatas com a iniciativa privada, caracterizadas pelo clientelismo e pelo patrimonialismo, com o intuito de se manterem no controle do poder estatal. Sendo assim, a estruturação do modelo burocrático de administração pública e a tentativa de afirmação da tecnocracia ao longo do século XX no país, foram somente máscaras encobrendo a verdadeira natureza rentista e patrimonial do Estado brasileiro<sup>21</sup>. Neste sentido, para entender a imbricação entre as relações sociais de produção e as funções do Estado em suas variadas escalas de poder e ação, é preciso levar em consideração as coalizões de poder formadas e suas conseqüentes configurações de dominação territorial.

É na cidade onde essas contradições e tensões presentes na formação econômico-social e no modo de produção capitalista se aguçam e se relacionam de maneira mais íntima com a reprodução social. Isso se explica porque, atualmente, o espaço urbano é o lócus concentrador da mobilidade geográfica do capital e dos trabalhadores (HARVEY, 2006).

Em decorrência, é na cidade também, onde melhor se vislumbra a “concentração crescente de poder econômico e político em poucas mãos” (HARVEY, 2006, p. 45), e se notam altos investimentos em empreendimentos urbanos. Sendo assim, é nesse íterim, que se fortalecem e desenvolvem as companhias de transporte coletivo urbano. Entretanto, os meios de transporte,

[...] por serem quase inteiramente constituídos de capital imobilizado, possuem suas próprias leis de realização; leis que se originam do fato de que o transporte é produzido e consumido ao mesmo tempo no momento do seu uso. Embora a indústria do transporte seja, potencialmente, uma fonte de mais-valia, há boas razões para que o capital não se engaje em sua produção, exceto sob certas circunstâncias favoráveis. Desse modo, o Estado é, muitas vezes, bastante ativo nessa esfera de produção (HARVEY, 2006, p.47).

Dessa forma, o transporte se constitui como um elo de dependência mútua entre capitalista e Estado para a concretização do mais-valor, da renda e do lucro, bem como um imperativo para a expansão da esfera da circulação e da reprodução social, tendo em vista que o movimento pendular da mercadoria força de trabalho é parte estruturante da equação.

Todavia, a cobrança de tarifas não é a única maneira dos capitalistas obterem lucro. As infraestruturas de transporte, ao se materializarem como capital imobilizado e, portanto, apresentarem retorno econômico de longo prazo, se houver, também proporcionam enriquecimento e corroboram para acumulação via espoliação, enquanto uma forma de expropriação. Para que esse tipo de investimento ocorra, é necessária a

[...] criação prévia de excedentes tanto de capital como de força de trabalho em relação às necessidades correntes de consumo. Nesse caso nos deparamos com a feliz circunstância de que tais excedentes estão sendo continuamente gerados dentro do processo de circulação do capital. Será que há melhor maneira de absorvê-los do que os transferir para projetos a longo prazo de criação de infraestruturas físicas e sociais? [...]. Assim, certa parte da circulação de capital desacelera para promover tempos de rotação acelerados para a parte restante (HARVEY, 2006, p. 135).

Ao passo que os excedentes são absorvidos, nomeadamente em infraestruturas físicas e sociais por meio da coordenação estatal, há o direcionamento do crescimento urbano, dos eixos de valorização

imobiliária e da circulação da força de trabalho. Entretanto, existe outra forma de compensação para driblar os excedentes de capital, que é a sua utilização em sistemas de crédito, como através de debêntures<sup>22</sup>, hipotecas<sup>23</sup>, ações<sup>24</sup> etc. Esse é capaz de converter um longo ciclo de acumulação (infraestrutura de transporte, por exemplo) em uma taxa de retorno anualizada. Ou seja,

[p]or intermédio do crédito e do capital fictício, o capital excedente pode fluir de uma esfera a outra, resolvendo o problema da realocação do capital excedente. Por exemplo, depois que o rendimento anualizado sobre algum capital fictício (ações de uma ferrovia, dívida pública etc.) excede a taxa de lucro da produção corrente, há o estímulo para que o capital mude do uso presente para o uso futuro. [...]. Além disso, a natureza de muitos investimentos – uso público e a dificuldade de onerá-los diretamente por seu uso – impossibilita, muitas vezes, a ação por parte dos capitalistas individuais, de modo que formas organizacionais novas e específicas (sociedades por cotas ou ações, empresas estatais ou mistas) têm de ser criadas para a construção de ferrovias, portos, universidades, centros científicos e educacionais etc. (HARVEY, 2006, p.136).

Mas, é importante frisar que essa aposta do capitalismo nos capitais fixo e imobilizado pode funcionar também como barreiras à acumulação, na medida que tais infraestruturas urbanas são datadas e atreladas a uma determinada etapa do modo de produção capitalista. Se ocorre uma modificação nesse, o espaço urbano necessita se reestruturar e adaptar, a fim de proporcionar melhores localizações para a produção, a distribuição e o consumo (HARVEY, 2006). Portanto, os investimentos em transportes coletivos apresentam tendências contraditórias entre si, pois ao passo que são capazes de aumentar a composição orgânica do capital social, diminuindo o tempo médio de circulação, criam um retorno futuro incerto, de longo prazo e passível de se tornar obsoleto com o tempo, uma vez que podem não mais servir às demandas para acumulação de capital e renda.

Por tais dinâmicas estarem circunscritas tanto à acumulação ampliada do capital, quanto à chamada acumulação primitiva ou

acumulação via espoliação (MARX, 2013; HARVEY, 2014; FONTES, 2010), se configura uma complexa dialética de produção do espaço urbano, na qual o transporte coletivo é tanto um condicionado, quanto um condicionante (SANTOS, 2008a), que interfere política e economicamente na esfera de circulação urbana (BARBOSA, 2014).

Portanto, contraditoriamente, nesse cenário político-econômico neoliberal, o Estado brasileiro se mostrou como uma entidade fundamental ao desenvolvimento. Ainda, conforme Lazzarini (2011), o poder estatal costuma se utilizar dos mecanismos burocráticos, como licitações e concessões, para que em vez de criarem empresas de capital aberto com ações especiais por parte do Estado, promovem “o controle a determinados grupos nacionais, maximizando-se o prêmio dele derivado e, conseqüentemente, a receita oriunda da venda” (HADDAD, 2010 in LAZZARINI, 2011, p.14). Desta maneira,

[d]ado o elevado montante envolvido nas transações e os preços mínimos muitas vezes fixados, por razões políticas, acima do mercado na época, a fórmula encontrada para viabilizar a venda foi o estímulo à formação de consórcios, envolvendo fundos de pensão de estatais, em conjunto com empréstimos subsidiados e a participação direta do BNDES. Ou seja, uma parcela significativa da privatização ocorreu com o uso direto e indireto de recursos públicos (HADDAD, 2010 in LAZZARINI, 2011, p.14).

Assim, compreende-se, no nível das permanências estruturais, que o crescimento econômico brasileiro se dá pela formação de restritas redes de agentes, angariadas por recursos públicos, que ditam a produtividade. Portanto, por influírem espacialmente de maneira seletiva, aumentam as disparidades e geram maior concentração de poder monopolista.

## Monopólios espaciais no transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro

As práticas patrimonialistas presentes na configuração do sistema de transporte coletivo do Rio de Janeiro advêm de um processo histórico originado em meados do século XIX com a Lei de Terras<sup>25</sup> e a Revolução dos Transportes<sup>26</sup> (SILVA, 1992). Mas, tais práticas se intensificaram a partir dos anos 1990, quando os processos de gestão público-privada inauguraram uma onda de licitações e concessões na cidade. A título de esclarecimento, lembra-se que o Consórcio *Opportrans*, firmado em 1997, deu início à empresa MetrôRio<sup>27</sup>, a qual é responsável até hoje pela operação das linhas metroviárias, embora a expansão do sistema tenha permanecido sob responsabilidade do Estado pela empresa Rio Trilhos. No ano seguinte, estabeleceram-se as concessões da Rede Ferroviária Federal S.A. por meio da empresa SuperVia<sup>28</sup><sup>29</sup> e do transporte de passageiros pela Baía de Guanabara através da Barcas S.A.<sup>30</sup> (METRORIO; SUPERVIA; CRUZ, 2019).

Nas duas últimas, a capital carioca vivenciou um aprofundamento do paradoxo político-econômico em curso. Devido aos elevados investimentos em transporte coletivo demandados pelos megaeventos internacionais (Copa do Mundo em 2014 e Jogos Olímpicos em 2016), criaram-se estratégias burocráticas neoliberais, como licitações e concessões, a fim de fortalecer a centralização e concentração de capitais nacionais, e não um potencial desmonte do Estado.

Os grandes agentes espaciais nacionais encontraram na cidade do Rio de Janeiro um terreno fértil para acordos, privilégios e direcionamento de investimentos. Na época sob gestão do Prefeito Eduardo Paes (2009-2016) e dos Governadores Sérgio Cabral Filho (2007-2014) e Luiz Fernando Pezão (2014-2018), alguns episódios reforçam tal afirmação, como: a abertura de licitações, em 2010, para conceder<sup>31</sup> a quatro empresas privadas o controle do transporte por ônibus<sup>32</sup> pelos próximos 20 anos, como uma forma de visar à racionalização das linhas e à diminuição dos congestionamentos

(REDAÇÃO DO JORNAL DO BRASIL, 2010); o plano do metrô linha 4; e o projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

O quadro 1 sintetiza os processos de concessão e evidencia os domínios territoriais de cada empresa atualmente:

**Quadro 1 – Relação entre concessões, companhias e empresas**

Consórcio	Companhia	Empresa administradora	Modal de transporte	Outros empreendimentos de mobilidade da mesma empresa na cidade do Rio
<b>Opportrans firmado em 1997</b>	MetrôRio	Grupo Invepar S.A. desde 2009	Metrô linhas 1, 2 e 4	Linha Amarela S.A (LAMSA)
<b>Espanhol Bolsa 2000 firmado em 1998</b>	SuperVia	Odebrecht Mobilidade (associação entre Odebrecht Transport e a japonesa Mitsui)	Trens urbanos	VLT Rio
<b>Consórcio firmado em 1998 entre: Auto Viação 1001; Construtora Andrade Gutierrez; RJ Administração e Participações S.A; e, Wilson Sons Administração e Comércio Ltda.</b>	Barcas S.A./ CCR Barcas	Grupo CCR desde 2012	Barcas de passageiros	Via Rio (BRT Transolímpico) e VLT Rio
<b>Consórcios para 4 empresas de ônibus, resultado da fusão de várias empresas em 2010</b>	Internorte, Intersul, Transcarioca e Santa Cruz	Várias desde 2010. Ex: Internorte (Viações Acari, Caprichosa, etc.); Intersul (Viações Real, Tijuca, etc.); Transcarioca (Viações Acari, Real, Tijuca, etc.); e, Santa Cruz (Barra, Pégaso, etc.).	Ônibus municipais	BRT
<b>VLT Carioca S.A. firmado em 2013</b>	VLT Rio	Formado desde 2013 por: CIIS S.A. (controlada da CCR) com 50,31%; Invepar com 21,58%; Odebrecht TransPort com 13,47%; RIOPAR Participações S.A. com 14,40%; Benito Roggio Transporte S.A. com 0,22%; e, RATP do Brasil Operações, Participações e Prestações de Serviços para Transporte Ltda. Com 0,02%.	Veículo Leve sobre Trilhos (bonde elétrico)	CCR Barcas, SuperVia, Metrô Rio, Via Rio, Linha Amarela.

Fonte: Elaborado pela autora.

Os dados expostos permitem concluir que tais empreendimentos possibilitaram formar coalizões de poder entre o público e o privado, constituir laços entre o Estado e as empresas imobiliárias e de transportes<sup>33</sup>, que historicamente já ocorriam, mas se intensificaram e complexificaram, de modo a fortalecer os grandes agentes do capital nacional.

Desta forma, salienta-se que as práticas patrimonialistas repercutem não necessariamente no modo como o espaço urbano é socialmente produzido, mas em como ele é desigualmente apropriado, no sentido de favorecer a formação de monopólios espaciais<sup>34</sup> (SILVA, 1992). Esses monopólios, conseqüentemente, interferiram na forma como se utiliza o transporte coletivo do Rio no cotidiano.

Com isso, reforça-se o poder político de modo a atrair rendas patrimoniais e obscurecer a origem da riqueza, que acabam por dificultar o acesso às centralidades urbanas e à urbanidade (LEFEBVRE, 2008, 2013). Assim, a atual etapa de produção do espaço está associada ao avanço da acumulação por processos de espoliação e exploração do trabalho, de forma que os rendimentos da propriedade do solo e do dinheiro “passam a representar poderosas forças de ilusão urbanística e de falseamento do ‘progresso’” (PEREIRA, 2019, p. 365).

## Considerações finais

O presente artigo teve o intuito de desvelar como as coalizões de poder, ao promoverem uma estranha simbiose entre o público e o privado, influenciaram no ordenamento urbano-territorial e na circulação urbana, de modo a intensificar os processos de espoliação, expropriação e alienação espacial.

Para tanto, procurou-se estabelecer um diálogo entre a perspectiva crítica de estudos urbanos, embasada principalmente no materialismo histórico-dialético, e o Pensamento Social Brasileiro, em larga medida apoiado nas ideias de Max Weber. Ambas as linhas

teórico-metodológicas, embora distintas, apresentam complementações mútuas a fim de melhor abordar a totalidade espacial, as permanências estruturais e as especificidades políticas e econômicas da cidade do Rio de Janeiro e do Brasil.

Apesar das diferenças e semelhanças entre as linhas não terem sido aprofundadas no artigo a contento, a utilização do conceito de formação econômico-social como norteador das referidas dinâmicas, possibilitou vislumbrar inconsistências no pensamento geográfico corrente, como a forte presença do marxismo estruturalista nas investigações a respeito de Brasil, bem como a aplicação mecânica do conceito de produção do espaço.

Assim, defende-se que compreender o patrimonialismo como sendo algo inerente à formação econômico-social do país, é não só recuperar o Pensamento Social e incorporá-lo à Geografia, mas também abrir novas fronteiras teóricas e metodológicas capazes de analisar mais fidedignamente uma produção do espaço à brasileira.

Tal entendimento instrumentaria o pesquisador a romper com a alienação espacial, ao demonstrar que a dialética entre as Sociedades Civil e Política é permeada por ambiguidades capazes de fortalecer concomitantemente as empresas e o Estado. Os laços invisíveis entre ambos, na verdade, acabam por intensificar as disputas por domínios territoriais e monopolísticos, de modo a agravar as condições de circulação urbana.

## Referências

- ALTHUSSER, Louis. **Sobre a reprodução**. Petrópolis: Editora Vozes, 1999.
- ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL, MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Tipos de dominação, segundo Weber**. Disponível em: <<http://pt.shvoong.com/social-sciences/sociology>>. Acessado em: 23 mar. 2021.
- BARBOSA, Jorge Luiz. A mobilidade urbana como expressão do Direito à Metrópole. In: LIMONAD, Ester; CASTRO, Edna (Orgs.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Editora Letra Capital, 2014.
- CAMPANTE, Rubens Goyatá. O patrimonialismo em Faoro e Weber e a sociologia brasileira. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 46, n.1, p. 153-193, 2003.
- CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata no Rio Grande do Sul**. 5. ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2003.
- CODATO, Adriano; PERISSINOTTO, Renato M. Marxismo e elitismo: dois modelos antagônicos de análise social? **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 24, n. 71, 2009.
- CONSENTINO, Renato. Olimpíadas da Barra da Tijuca 2016: a construção de uma nova centralidade no Rio de Janeiro. In: VAINER, Carlos et al (Orgs.). **Os megaeventos e a cidade: perspectivas críticas**, Rio de Janeiro: Editora Letra Capital, 2016.
- CRUZ, Aline Rozenthal de Souza. A ordem patrimonialista e os modais do sistema de transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro. **Caderno de Geografia**. Belo Horizonte, v.29, Número Especial 2, p. 106-117, 2019.
- DICIONÁRIO FINANCEIRO. **O que é uma hipoteca?** Disponível em: <<https://www.dicionariofinanceiro.com/hipoteca>>. Acessado em: 06 jun. 2020.
- FAORO, Raymundo. A aventura liberal numa ordem patrimonialista. **Revista USP**, São Paulo, 1993, p.14-29.
- \_\_\_\_\_. **Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora Globo, 2001.

FERNANDES, Florestan. **A Revolução burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. 5. ed. São Paulo: Editora Globo, 2006 [1975].

FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital-imperialismo**: teoria e história. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2010.

GRUPO CCR. **Sobre o Grupo CCR**. Disponível em: <<http://www.grupoccr.com.br/grupo-ccr/sobre-o-grupo-ccr>>. Acessado em: 15 abr. 2018.

HADDAD, Cláudio. Prefácio, 2010. In: LAZZARINI, Sérgio G. **Capitalismo de laços**: os donos do Brasil e suas conexões. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2011.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

\_\_\_\_\_. **O novo Imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

\_\_\_\_\_. **17 contradições e o fim do capitalismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2016.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2004 [1936].

LAZZARINI, Sérgio G. **Capitalismo de laços**: os donos do Brasil e suas conexões. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **A Re-Produção das Relações de Produção**. Porto, Escorpião (1ª parte de *La Survie du Capitalisme*). Paris: Anthropos, 1973.

\_\_\_\_\_. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

\_\_\_\_\_. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Livros, 2013.

LÊNIN, Vladimir. **O desenvolvimento do capitalismo na Rússia**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

LÖWY, Michael. **A jaula de aço**: Max Weber e o marxismo weberiano. São Paulo: Boitempo Editorial, 2014.

LUKÁCS, Georg. **História e consciência de classe**: estudos sobre a dialética marxista. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2003.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2010.

\_\_\_\_\_. **O Capital**: crítica da economia política (Vol. 1). São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **As aventuras da dialética**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2006 [1955].

METRORIO. **Sobre a empresa MetrôRio**. Disponível em: <<https://www.metrorio.com.br/Empresa/Sobre>>. Acessado em: 15 abr. 2018.

MOREIRA, Ruy. A Geografia serve para desvendar máscaras sociais. In: \_\_\_\_\_. **Pensar e ser em Geografia**: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. São Paulo: Editora Contexto, 2008 [1978].

\_\_\_\_\_. **A formação espacial brasileira**: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. 3.ed. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2020.

OLLMAN, Bertell. **Alienation**: Marx's conception of man in capitalism society. 2. ed. New York: Cambridge University Press, 1976.

PEREIRA, Paulo César Xavier. Patrimonialismo no capitalismo contemporâneo. In: OLIVEIRA, Floriano Godinho de (Orgs.) *et al.* **Espaço e economia**: Geografia econômica e a economia política. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2019.

PORTAL DO INVESTIDOR(a). Comissão de Valores Mobiliários. **Debêntures**. Disponível em: <[https://www.investidor.gov.br/menu/Menu\\_Investidor/valores\\_mobiliarios/debenture.html](https://www.investidor.gov.br/menu/Menu_Investidor/valores_mobiliarios/debenture.html)>. Acessado em: 06 jun. 2020.

PORTAL DO INVESTIDOR(b). Comissão de Valores Mobiliários. **Ações**. Disponível em: <[https://www.investidor.gov.br/menu/Menu\\_Investidor/valores\\_mobiliarios/Acoes/o\\_que\\_e\\_uma\\_acao.html](https://www.investidor.gov.br/menu/Menu_Investidor/valores_mobiliarios/Acoes/o_que_e_uma_acao.html)>. Acessado em: 06 jun. 2020.

POULANTZAS, Nicos. **Poder político y clases sociales en el estado capitalista**. 30 ed. Ciudad del México: Siglo XXI Editores, 2007.

\_\_\_\_\_. O Estado capitalista: uma resposta para Miliband e Laclau. **Revista Crítica Marxista**, n. 27, p. 105-127, 2008.

REDAÇÃO JORNAL DO BRASIL, 2010. Disponível em: <<http://jbonline.terra.com.br/rio/noticias/2010/04/29/bilhete-unico-entra-em-vigor-em-outubro/>>. Acessado em: 15 fev. 2017.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia** (BPG), n.54, junho de 1977.

SILVA, Maria Laís Pereira. **Os transportes coletivos no Rio de Janeiro**. Coleção Biblioteca Carioca, volume 20. Rio de Janeiro, 1992.

SUPERVIA. **Quem somos?** Disponível em: <<http://www.supervia.com.br/pt-br/quem-somos>>. Acessado em: 15 abr. 2018.

WEBER, Max. **Economia e sociedade**: Fundamentos da sociologia compreensiva. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, vol. 2, 1999.

\_\_\_\_\_. **A ética protestante e o "espírito" do capitalismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

\_\_\_\_\_. **Economia e sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. 4. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, vol. 1, 2009.

WEFFORT, Francisco Correia. **Espada, cobiça e fé**: as origens do Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

## Notas

<sup>1</sup> Este artigo está vinculado à pesquisa de doutoramento em Geografia intitulada "Os laços invisíveis entre o público e o privado: uma investigação da ordem patrimonialista sobre os modais de transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro", a qual conta com a orientação do professor do POSGEO-UFF, Márcio Piñon de Oliveira, e foi financiada pela CAPES.

<sup>2</sup> Agradeço as orientações e revisão textual dos professores e amigos, Erylly Maria de Carvalho e Silva e Venan Lucas de Oliveira Alencar

<sup>3</sup> Não se aponta que tais autores podem ser definidos como marxistas weberianos, mas sim, que em determinados momentos de suas carreiras intelectuais se dedicaram a pensar as interrelações entre ambas as teorias

e métodos. A título de exemplificação, salientamos que Lukács (2003) empregou as linhas em seu clássico *História e Consciência de Classes: estudos sobre a dialética marxista*, assim como Fernandes (2006) no livro *Revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*.

<sup>4</sup> A dominação tradicional é marcada pelo respeito à tradição de costumes morais, sociais e culturais.

<sup>5</sup> Se refere a crença na experiência e sabedoria dos mais velhos, detentores, por vezes, do poder de influenciar decisões governamentais e formar oligarquias.

<sup>6</sup> É uma construção social baseada no patriarcado, ou seja, no poder do homem, do pai.

<sup>7</sup> É uma forma de poder que atinge o econômico e o sociopolítico, de modo a tornar quase indistintas as esferas pública e privada.

<sup>8</sup> “Nela, a relação se sustenta pela crença dos subordinados nas qualidades superiores do líder. Essas qualidades podem ser tanto dons sobrenaturais quanto a coragem e a inteligência inigualável. Podemos tomar como exemplo qualquer grupo religioso centrado na figura do profeta, que apenas por meio de suas habilidades e conhecimentos pessoais, sem o uso da força, consegue arregimentar um grande número de seguidores” (ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL, MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO).

<sup>9</sup> Significa aquela situação em que a obediência se dá por motivos de hábito porque tal comportamento já faz parte dos costumes. É a relação de dominação enraizada na cultura da sociedade. Um exemplo extremamente claro é o da família patriarcal. Os filhos obedecem aos pais por uma relação de fidelidade há muito estabelecida e respeitada (ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL, MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO).

<sup>10</sup> “Nessa situação, um grupo de indivíduos submete-se a um conjunto de regras formalmente definidas e aceitas por todos os integrantes. Essas regras determinam ao mesmo tempo a quem e em que medida as pessoas devem obedecer. Um exemplo ilustrativo é o do empregado que acata as ordens de um superior, de acordo com as cláusulas (regras, leis) do contrato assinado” (ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL, MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO).

<sup>11</sup> Entende-se aqui o Pensamento Social Brasileiro como sendo uma linha de pesquisa que teve início em meados dos anos 1930, com obras de autores como Gilberto Freyre e Sérgio Buarque de Holanda, e perdura até os dias de hoje. É marcadamente influenciada pelas obras de Max Weber e Karl Marx, o que leva a uma mescla de tradições teóricas e metodológicas.

<sup>12</sup> Jaula de aço é um termo traduzido do alemão *stahlhartes Gehäuse*. O conceito, “tal como aparece em *A ética protestante*, é uma espécie de alegoria da civilização capitalista industrial moderna – e, não, como se acredita em geral, do processo de burocratização” (LÖWY, 2014, p.55).

<sup>13</sup> Perspectiva analítica associada ao método regressivo-progressivo idealizado por Henri Lefebvre. Tal interpretação visa a compreensão dos processos espaciais na longa duração, almejando uma investigação desprovida de anacronismos históricos.

<sup>14</sup> Práticas patrimonialistas é um conceito elaborado pela autora e que pretende evidenciar a presença da dominação patrimonialista nas práticas espaciais de produção do espaço, de modo a unir a sociologia weberiana e o pensamento lefebvreano para a compreensão da totalidade espacial. Desta maneira, as práticas espaciais estão incutidas na dialética tridimensional lefebvreana, mais especificamente, incorporadas às práticas espaciais, às tensões territoriais.

<sup>15</sup> Para a autora, as práticas patrimonialistas, por terem caráter territorial e material, estão contidas no espaço percebido.

<sup>16</sup> “O direito de propriedade privada constitui a base do poder econômico, mas sob o sufrágio universal, os privilégios da propriedade privada são substituídos pelo poder correspondente a “uma pessoa, um voto”, que constitui a base imediata do poder político. Sob essas condições, o relacionamento entre interesses de classe economicamente concebidos e o Estado como entidade política se torna especialmente nebuloso, o que, naturalmente, é vantajoso, pois é muito mais fácil para o Estado manter a aparência de árbitro neutro entre todos os interesses” (HARVEY, 2006, p. 84).

<sup>17</sup> As infraestruturas sociais são fundamentais à produção e à troca capitalistas, porém, dificilmente, um capitalista individual conseguiria prover lucro a partir destas, o que leva o Estado a realizá-las, por meio de concessões, licitações ou parcerias público-privadas (HARVEY, 2006).

<sup>18</sup> O Estado busca o equilíbrio monetário através, por exemplo, do Banco Nacional, da Reserva do Tesouro e da venda de Títulos da Dívida.

<sup>19</sup> Foi declarada em 1822 por Dom Pedro I, membro da família real portuguesa e autoproclamado Imperador do Brasil.

<sup>20</sup> Gaetano Mosca idealizou a Teoria das Elites, a qual foi cooptada pela ideologia nazifascista. Porém, como se sabe, em termos teóricos, a teoria das elites “é uma crítica à teoria marxista da classe dominante e uma tentativa de refutar a tese segundo a qual o poder político, ou mais propriamente, os recursos políticos da classe dominante *derivam* do seu poder econômico - ou mais exatamente da posse dos recursos econômicos” (CODATO; PERISSINOTTO, 2009, p. 145). De acordo com Codato e Perissinotto (2009), ao contrário do que sugere o marxista estruturalista Nico Poulantzas, o conceito de elite pode colaborar para o desenvolvimento de uma perspectiva marxista de análise social, pois torna a abordagem classista da política operacionalizável cientificamente.

<sup>21</sup> O referido arranjo de poder, contraditório em relação a origem patrimonialista, é o sistema patrimonial-burocrático, estudado por Fernando Uricoechea no livro *O Minotauro Imperial* de 1978.

<sup>22</sup> “A debênture é um valor mobiliário emitido por sociedades por ações, representativo de dívida, que assegura a seus detentores o direito de crédito contra a companhia emissora. [...]. Desta forma, a debênture é um título de crédito privado em que os debenturistas são credores da empresa e esperam receber juros periódicos e pagamento do principal - correspondente ao valor unitário da debênture - no vencimento do título ou mediante amortizações nas quais se paga parte do principal antes do vencimento, conforme estipulado em um contrato específico chamado “Escritura de Emissão” (PORTAL DO INVESTIDOR(a)).

<sup>23</sup> “A hipoteca é a garantia de pagamento de uma dívida na forma de um imóvel. O termo costuma ser usado para se referir à modalidade de financiamento que utiliza um imóvel como garantia. A hipoteca é a principal modalidade de financiamento imobiliário praticada no Brasil, com o próprio imóvel financiado servindo de garantia ao crédito concedido pelo banco para sua aquisição” (DICIONÁRIO FINANCEIRO).

<sup>24</sup> “Ação é a menor parcela do capital social das companhias ou sociedades anônimas. É, portanto, um título patrimonial e, como tal, concede aos seus titulares, os acionistas, todos os direitos e deveres de um sócio, no limite das ações possuídas. Uma ação é um valor mobiliário, expressamente previsto no inciso I, do artigo 2º, da Lei 6385/76. No entanto, apesar de todas as companhias ou sociedades anônimas terem o seu capital dividido em ações, somente as ações emitidas por companhias registradas na CVM, chamadas companhias abertas, podem ser negociadas publicamente no mercado de valores mobiliários” (PORTAL DO INVESTIDOR(b)).

<sup>25</sup> A Lei de Terras ficou conhecida como a lei nº601 de 18 de setembro de 1850 e instaurou o direito à propriedade privada. Somente na Constituição de 1946 que a terra adquiriu função social.

<sup>26</sup> A cidade do Rio de Janeiro foi a primeira da América do Sul a possuir transporte coletivo regular sobre trilhos de ferro. Essas transformações alteraram o modo de vida da população e a estruturação do espaço urbano, principalmente, a partir dos anos de 1860 (SILVA, 1992).

<sup>27</sup> Em 2009, a MetrôRio passou a ser controlada pelo Grupo Invepar (Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A), o qual administra também na cidade do Rio a Linha Amarela S.A (LAMSA).

<sup>28</sup> A SuperVia hoje gere 5 linhas de trens urbanos que percorrem, principalmente, a baixada fluminense, a zona norte e a zona oeste do Rio, transportando aproximadamente 600 mil passageiros por dia (SUPERVIA).

<sup>29</sup> Em 2011, a Odebrecht TransPort adquiriu as ações da SuperVia. Quatro anos depois a empresa associou-se à Mitsui e criou a Odebrecht Mobilidade, a qual administra atualmente os trens urbanos (SUPERVIA).

<sup>30</sup> Em 2012 o Grupo CCR arrematou o serviço aquaviário de passageiros e instituiu a CCR Barcas (GRUPO CCR).

<sup>31</sup> Com o acordo as empresas de ônibus deixaram de ser permissionárias para se tornarem concessionárias.

<sup>32</sup> A licitação incluiu os quatro corredores BRT (*Bus Rapid Transit*), sendo: o TransCarioca, o TransOlimpico, o TransOeste e o TransBrasil, ainda fora de operação, pois as obras estão inacabadas.

<sup>33</sup> Além das empresas brasileiras já mencionadas no texto, como Odebrecht (atual Novonor) e Grupo CCR, foram necessárias remoções e acordos com proprietários fundiários, em especial na zona oeste da cidade, onde se localizou boa parte da infraestrutura para sediar os Jogos Olímpicos. Um grande proprietário da referida região é Carlos Carvalho, dono da incorporadora Carvalho Hosken, segundo a pesquisa de Cosentino (2016).

<sup>34</sup> Silva (1992) entende os monopólios espaciais como mecanismos de dominação territorial, conseguidos por meio da associação entre os capitais fundiários, produtivos e espoliativos. O geógrafo David Harvey também discute a relação entre monopólios e geografia nos livros *A produção capitalista do espaço* (2006), *Os limites do capital* (2013) e *17 contradições e o fim do capitalismo* (2016).

## Publisher

Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais. Programa de Pós-graduação em Geografia. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

## Informação da autora

**Aline Rozenthal de Souza Cruz**, bacharela em Geografia pela Universidade Federal de Alfenas. Licenciada e Mestre em Geografia pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente, é doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF - Niterói e professora do Instituto Federal do Sul de Minas Gerais (IFSULDEMINAS) - Campus Poços de Caldas.

Data de recebimento 03 de julho de 2021

Aceite em 22 de novembro de 2022

Publicação em 20 de outubro de 2023