

PERIFERIA CAPITALISTA: METRÓPOLES E EQUIPAMENTOS COLETIVOS

Armen Mamigonian

1. As mudanças no sistema produtivo capitalista e a urbanização

Nos séculos XIX e XX o capitalismo passou por várias etapas e formas, no decorrer de vários ciclos longos: 1º) 1790-1815-1847, 2º) 1847-1873-1896, 3º) 1896-1920-1948 e 4º) 1948-1973-199- , que lhe servem de periodização.

Tais etapas e formas são marcadas por 1) modos de acumulação do capital, 2) tipos de forças produtivas materiais, 3) tipo de divisão do trabalho à escala mundial e 4) processo de regulação econômica e social, que se especializam em processos específicos de urbanização: à europeia (haussmanismo), com fábricas à vapor, EF, centros urbanos monumentais , boulevards, etc., à americana (fordismo), com eletrificação, automóveis, arranha-céus, subúrbios ricos, etc., vinculados respectivamente à primeira e à segunda revoluções industriais.

Mesmo com a “americanização” crescente das cidades europeias, devemos distinguir a existência de políticas de urbanização distintas dos dois lados do Atlântico. Na Europa a força dos regimes social-democratas, controlados por classes dominantes responsáveis pelos sistemas nacional, regional e local como um todo, tem se mostrado capaz de conduzir uma política de planejamento metropolitano que conta com 1) receitas tributárias capazes de ensejar ao governo a aquisição da terra e a execução das obras públicas demandadas para seu desenvolvimento, 2) propriedade pública de toda ou de grande parte da área a ser desenvolvida, 3) uma política nacional de habitação capaz de eliminar os problemas mais agudos da moradia popular.

Nos Estados- Unidos a estrutura governamental distingue, com grande precisão, o governo federal de um lado e os governos estaduais e locais de outro. As grandes empresas controlam o governo federal, ao passo que interesses com raio de ação local controlam os governos estaduais e locais: são empresas familiares, companhias construtoras, bancos locais e principalmente proprietários imobiliários. Em tais circunstâncias o desenvolvimento urbano é governado pelas forças do mercado, gerando uma crise urbana permanente (P. Sweezy).

A ausência de um mínimo de planejamento urbano social-democrata nas cidades americanas explica a convivência de nova fase de construção de arranha-céus (décadas de 60 e 70), permanência dos cortiços, extensão crescente das free-ways-suburbanização e a estagnação dos serviços de transporte coletivo. Lembre-se que Los Angeles, a verdadeira cidade americana (S. Amin) é desprovida de metrô. Paralelamente, note-se que partindo muito atrasada na construção de metrôs (Moscou-1935, Leningrado-1955), a União Soviética está implantando este sistema nas cidades de um milhão de habitantes (Erevan Tiflis, etc).

2. Urbanização no final do século XX: as metrópoles da periferia capitalista tornam-se as maiores cidades do Mundo?

As estatísticas indicam um processo de urbanização nitidamente mais acelerado na periferia do sistema capitalista do que no seu centro, despertando novos temores malthusianos (Banco Mundial p.ex.) Os dados estatísticos da ONU assinalam para o Mundo todo em 1950 apenas dois aglomerados urbanos com mais de 10 milhões de habitantes: N. York (12,2) e Londres (10,4). Passam a sete em 1975 (dos quais três na periferia): N. York (19,8), Tóquio (17,7), México (11,9), Xangai (11,6), Los Angeles (10,8), São Paulo (10,7) e Londres (10,4). As mesmas fontes preveem para o ano de 2000 um total de 25 aglomerados urbano com mais de 10 milhões de habitantes, sendo 20 na atual periferia: México (31,0), São Paulo (25,8), Tóquio (24,2), N. York (22,8), Xangai (22,7), Beijing (19,9), Rio de Janeiro (19,0), Bombaim (17,1), Calcutá (16,7), Jacarta (16,6) e as seguintes metrópoles, com menos de 15 milhões de habitantes: Seul, Los Angeles, Cairo, Madras, Manilha, Buenos Aires, Karachi, Delhi, Bogotá, Paris, Teerã, Istambul, Osaca e Bagdá. Mesmo considerando que tais estatísticas estão propositalmente inflacionadas (Xangai e Beijing por exemplo), a tendência à metropolização brutal na periferia é evidente.

A urbanização na periferia é acelerada 1) pela inserção de suas metrópoles em nova divisão internacional do trabalho: São Paulo, México, Bombaim, Hong-Kong, etc. tornam-se grandes metrópoles exportadoras de manufaturados, 2) pelo gigantismo extraordinário de seus exércitos industriais de reserva (desempregados/subempregados) já estruturais, vinculados à crise agrária e à industrialização por capital intensivo (I. Rangel), 3) pela possibilidade de convivência e conflito de dois níveis de vida e dois circuitos econômicos paralelos (M. Santos). Tais processos, conduzidos por Estados superdesenvolvidos, refletem a alta velocidade e a brutalidade das relações capitalistas na periferia.

Note-se que não devemos falar em processos econômicos totalmente comuns ao conjunto da periferia capitalista, ocorrendo desde a aparição e expansão abrupta de surtos de industrialização subordinada em grandes cidades da Ásia de sudeste (Hong-Kong, Singapura, etc), até a evidência de um 4º Mundo retardatário, sendo visível a distinção além destes, dos novos países industrializados (Brasil, México, etc), dos países petrolíferos e daqueles exportadores de matérias-primas e alimentos.

3. Processos de urbanização na América Latina: macrocefalia e infraestrutura precária

Esta desigualdade crescente na periferia reflete-se nas taxas de urbanização baixas e altas em 1980: China (13,2%), Índia (23,3%), Brasil (67,5%), etc. Aliás, a América Latina como um todo apresenta taxas altíssimas (65,3%), se lembrarmos que a Europa do sul alcança 47,1% apenas e nos países capitalistas desenvolvidos 77,0% da população total vive nas cidades.

A América Latina surge nos séculos XVI a XVIII como parte do movimento de acumulação primitiva do capital mercantil europeu. O mercantilismo ibérico necessitava controlar aqui umas poucas cidades litorâneas (monopólio), ao mesmo tempo político-administrativas (civis e militares) e comerciais de exportações-

importações. Enquanto o caráter dominador e comercial da colonização requeria a presença de cidades, o caráter latifundiário e escravista e/ou servil das relações de produção mostrou-se pouco urbanizador (apenas os grandes fazendeiros residiam nas cidades). Esta contradição entre as partes do sistema colonial foi resolvida pelo surgimento de poucas cidades litorâneas grandes, mesmo à escala mundial da época, cercadas de “rural”. Pode-se dizer que a macrocefalia urbana nasceu com a América Latina, como decorrência do monopólio administrativo, comercial e fundiário. Neste período de economia exportadora primária a pobreza e a miséria dispersavam –se nas zonas rurais. Nas cidades grande parte dos empregados residia junto aos patrões e as infraestruturas destas cidades não eram muito inferiores aos padrões europeus (Buenos Aires começou seu metrô em 1913).

O processo de substituição de importação na América Latina realizou-se sem alterações na estrutura agrária e com uso de capital intensivo, provocando modernizações escalonadas (setoriais), através de sucessivos ciclos, acompanhadas de crescente incapacidade de absorver mão-de-obra liberada pelas crises agrárias (I. Rangel). Assim, enquanto a infraestrutura de transporte de mercadorias e comunicações foi sendo modernizada, alcançando padrões internacionais, criaram-se crescentes e profundas carências na infraestrutura social das cidades (saneamento básico, transportes coletivos, etc). Parafraseando M. Santos, podemos dizer que as metrópoles latino-americanas apresentam dois tipos de infraestrutura social: ao lado de free-ways destinadas aos automóveis, os trabalhadores são transportados “artesanalmente” por ônibus pinga-pinga, lentos, caros, lotados e cansativos; ao lado de áreas servidas em saneamento de alto padrão, os trabalhadores vivem em casas sem rede de esgoto (fossas ou ausência total) e com água precária (poço ou ausência total). Na grande São Paulo apenas metade dos domicílios tem instalação sanitária ligada à rede geral e na Grande Fortaleza apenas 6,5%.

Saneamento básico das metrópoles brasileiras (IBGE 1980)

Área Metropolitana	Nº domicílios (1.000)	Abastecimento de água (%)*	Instalação Sanitária (%)**
São Paulo	2.991	87,7	52,9
Rio de Janeiro	2.149	77,6	58,8
Belo Horizonte	548	74,4	49,4
Porto Alegre	577	83,4	27,3
Salvador	364	71,6	19,5
Recife	457	67,0	22,3
Fortaleza	306	25,6	6,5

*abastecimento de água da rede geral com canalização interna ou não

** instalação sanitária ligada à rede geral só do domicílio ou comum

4. Perspectivas da urbanização brasileira no final do século XX: em direção à cidade social-democrata ?

Na passagem do processo de substituição de importações ao processo de substituição de exportações, acelerado no regime militar, abriu-se a perspectiva de transformação das cidades brasileiras em plataformas de exportação a maneira da Ásia de sudeste, como chegou a ser proposto por R. Campos e reiterado por D.Rockefeller.

Na mudança dos regimes políticos autoritários em toda a América Latina, é possível que no caso brasileiro estejamos diante de um novo pacto de poder (Nova República), com a hegemonia de industriais e banqueiros abrindo-se a perspectiva de um regime social-democrata, voltado ao reforçamento do mercado interno. Pode-se acelerar o processo de fusão dos capitais bancário e industrial; a infraestrutura urbana tendo o papel de nó de estrangulamento pode ser local de investimentos lucrativos (metrô, saneamento, etc) a partir do uso de capacidades ociosas da indústria mecânica pesada, sem a necessidade de tecnologias novas destinadas a acelerar a competitividade no mercado mundial; a questão da terra pode adquirir caráter financeiro (reforma agrária e urbana “possíveis”, conforme apoio do BIRD). A cidade social-democrata está nas perspectivas da lógica do capital no Brasil? (I. Rangel)

Simpósio A metrópole e a Crise. São Paulo, fevereiro de 1985