

## PONDERAÇÕES SOBRE A URBANIZAÇÃO DA AMÉRICA LATINA E CARIBE A PARTIR DA ANÁLISE DE SISTEMAS URBANOS

**Bruno Borges Mamede**

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)

[bruno.mamede@poli.ufrj.br](mailto:bruno.mamede@poli.ufrj.br)

**Jonathan Alisson dos Santos Souza**

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)

[jonathanalisson.souza@professor.educ.al.gov.br](mailto:jonathanalisson.souza@professor.educ.al.gov.br)

**Ederson Nascimento**

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)

[ederson.nascimento@uffs.edu.br](mailto:ederson.nascimento@uffs.edu.br)

**Juçara Spinelli**

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)

[juçara.spinelli@uffs.edu.br](mailto:juçara.spinelli@uffs.edu.br)

**Eixo 07: Ciências Humanas**

**Resumo:** Este artigo possui como objetivo analisar o processo de urbanização de América Latina e Caribe a partir do desenvolvimento de sistemas urbanos em escalas nacional e regional. A observação do desenvolvimento de sistemas urbanos nas cidades permite compreender não apenas padrões de crescimento, acumulação e distribuição de riqueza no espaço das cidades, mas também o espectro da desigualdade socioespacial dentro dos limites das zonas urbanas. O estudo destes sistemas também permite a observação das práticas de distribuição dos recursos públicos e a apropriação pela sociedade (ou busca pela justa apropriação destes). Neste ponto, a intersecção entre a observação crítica de Geografia Urbana aliada à tecnicidade instrumental de Engenharia Urbana garantem elementos de visão interdisciplinar do processo de formação das cidades nos espaços de América Latina e Caribe.

**Palavras-Chave:** Geografia Urbana, Desigualdades Socioespaciais, Processo de Urbanização, Engenharia Urbana, Economia Política da Cidade.

### **Introdução: Sistemas Urbanos e Desigualdades Socioespaciais**

Este ensaio busca analisar o processo de urbanização vivenciado por América Latina e Caribe durante o século XX, mais precisamente no período compreendido entre 1950 a 2020. Indica-se este período, pois é possível perceber o crescimento acelerado deste processo em grande parte dos países da região. Mais adiante na análise do processo de urbanização destas

regiões, o processo de urbanização ocorrido regionalmente foi capaz de gerar formas e tipos com os quais as áreas urbanas em formação refletem grandes e profundas desigualdades sociais, espacialmente marcadas e delimitadas. Dentre os diversos elementos disponíveis, busca-se analisar a relação dual entre processo de urbanização e desigualdade socioespacial a partir de duas categorias de análise: presença de sistemas urbanos (notadamente transporte) e educação.

Deste modo, objetiva-se aqui compreender aspectos contidos nos processos de urbanização latino-americana e caribenha, de forma generalizada (para ambas as regiões) que atuam como reprodutores da desigualdade materializada espacialmente. A materialização espacial comentada, neste estudo, refere-se à observação das políticas direcionadas à implantação, manutenção e reprodução dos sistemas urbanos essenciais para assegurar a vida urbana cotidiana. A partir do debate teórico-conceitual sobre urbanização, desigualdades socioespaciais e economia política da cidade, aplicada à observação da reprodução de sistemas urbanos macrorregionais, o trabalho almeja realizar ponderações sobre o processo de urbanização das regiões mencionadas partindo da estruturação de sistemas urbanos, destacadamente aqueles tocantes aos aspectos de educação e transportes.

De acordo com Rossi (2003), os sistemas urbanos são caracterizados como o conjunto de atividades essenciais ao funcionamento e reprodução cotidiana da vida em áreas urbanas. O conjunto destes sistemas forma a essência dos serviços e infraestruturas necessárias para que as civilizações consigam viver no espaço das cidades. Mais além, os sistemas urbanos delimitam não apenas o cotidiano, mas também o ritmo da vida cotidiana e da reprodução orgânica das cidades. Estes sistemas são elementos-chave para analisar cidades e organização local da população. São considerados 08 sistemas componentes e atuantes em áreas urbanas: Educação e Cultura, Saúde, Transportes/Logística, Trabalho e Renda, Saneamento Ambiental, Meio Ambiente, Energia e Segurança Pública. Estes elementos são a materialização cristalizada das cidades no espaço.

Entretanto, Santos (2010) afirma, categoricamente, que a igualitária distribuição dos recursos disponíveis nas sociedades não é presente no cotidiano urbano. Os grupos sociais dominantes retêm mais recursos enquanto grande parte da população sobrevive às margens da qualidade de vida ideal por conta da carência de infraestruturas e serviços básicos. Por isto, o acesso aos sistemas urbanos por grande parte da população ocorre a partir da luta entre classes pela justiça social e lugares para receber maior atenção e investimentos do poder público.

## Competitividade Econômica e o Papel dos Sistemas Urbanos

A percepção da luta de classes pelos escassos recursos disponíveis às sociedades é vista como categoria-chave de análise do espaço urbano pela Economia Política das Cidades. Paralelamente a esta, a demanda por estruturas materiais de competitividade no espaço das cidades cresce no mesmo ritmo acelerado de ascensão econômica regional. Utilizando como exemplo a industrialização de Puerto Rico e República Dominicana durante os anos 1950 e 1990, percebe-se que ambos apresentaram altas taxas de crescimento econômico-social neste período, de acordo com dados da OCDE (2017). Contudo, ao observar os principais segmentos industriais instalados nestes países observam-se profundas diferenciações: enquanto a indústria de bens não-duráveis (como alimentícia e têxtil) são destaques no parque industrial dominicano, a produção química, farmacêutica e mecânica é notória em Puerto Rico. O principal motivo que explica esta diferença está relacionado à constituição nacional de ambos: enquanto a República Dominicana constitui um Estado Nacional independente, Puerto Rico é um Estado associado aos Estados Unidos da América.

Neste ponto, Cardoso (2003) indica que a ferocidade competitiva existente entre as economias destes Estados não expressa a mesma agressividade na distribuição equitativa de recursos financeiros e, também, infraestruturas urbanas disponíveis para as populações locais. Enquanto a renda está concentrada em poucas classes sociais, capazes de influenciar decisões das autoridades locais acerca do direcionamento dos investimentos públicos, a maioria absoluta da população clama pela garantia mínima de condições de subsistência. Por exemplo, enquanto magnatas boricuas (nascidos em Puerto Rico) solicitam mais verbas públicas para conservação de passeios públicos e jardins nas abastadas áreas ao norte da capital San Juan, os habitantes da periferia Sudoeste em conjunto aos habitantes das vizinhas Guaynabo e Mayaguez disputam nos conselhos municipais a alocação de recursos mínimos para manter ativas as escolas públicas locais já existentes.

Os sistemas urbanos técnicos são fontes originais de disputas entre as populações e, simultaneamente, critérios de apresentação das cidades como elementos essenciais que fortalecem sua competitividade. A instalação destes equipamentos ocorre de modo também desproporcional entre as cidades de cada país. A América Latina também possui suas contradições internas mesmo com uma quantidade maior de países soberanos em relação ao Caribe. Diversos destes países ofereceram incentivos econômico-fiscais para a implantação de indústrias em seus territórios, contudo, alguns poucos destacaram-se neste contexto.

## Processos de Urbanização e Sistemas Urbanos na América Latina e Caribe

Conforme dados da OCDE (2017), algumas porções das regiões de América Latina e Caribe são consideradas as mais desiguais do mundo, superando inclusive partes dos continentes africanos e asiáticos. Mais da metade dos países, territórios e dependências destas regiões possui problemas na distribuição de renda pela população: enquanto metade deste conjunto apresenta índices acima de 0,500 há alguns com distribuição muito ruim já próximos ao teto de 1,000. Este índice calcula a distribuição de renda pela população, sendo 0,000 o limite inferior expresso pela melhor distribuição de renda e 1,000 o limite superior responsável por expressar pior distribuição para a população do local analisado.

De acordo com Santos (2010), o crescimento populacional ocorrido em grande parte da Europa Ocidental ocorreu devido a uma profunda transformação das estruturas econômicas presentes. Com este precedente, as populações dos territórios latino-americanos e caribenhos acreditaram nas correntes Progressistas e Desenvolvimentistas de grande crescimento econômico como atenuar a pobreza regional. Contudo, enquanto observou-se que a concentração de renda pelos grupos dominantes em Europa Ocidental é pequena, não tão distante dos grupos de menor renda, em América Latina e Caribe a concentração em torno dos grupos mais abastados economicamente aumentou significativamente enquanto as populações mais pobres tiveram crescimento econômico-financeiro muito restrito e limitado. Esta concentração é a responsável pelas grandes distorções sócio-urbano-espaciais atuais.

Estruturalmente, as maiores cidades são ao mesmo tempo fontes irradiadoras de crescimento econômico e demandantes de constantes investimentos nacionais e supranacionais para manter esta condição. Utilizando os sistemas de transporte como exemplo, enquanto a Cidade do México (México) e São Paulo (Brasil) iniciam a construção de suas redes metroviárias (em momentos distintos) para ligar as áreas centrais à periferia imediata. Nestas estão concentrados grupos com maior poder aquisitivo, ao passo que estas mesmas autoridades relegam às suas distantes periferias empobrecidas veículos com capacidades limitadas e cada vez mais vítimas do tráfego saturado nas vias de circulação. Apenas a partir do final dos anos 1960 algumas cidades (Lima no Peru e Curitiba no Brasil) iniciaram estudos para a construção de modos de transporte com foco no ônibus de passageiros (estes são conhecidos atualmente como sistemas BRT – *Bus Rapid Transit*).

Pela mesma lógica, a alocação de estruturas e recursos direcionadas à educação de maior capacidade, oferta de cursos e maiores níveis de ensino (hierarquicamente) também

expandem-se nas proximidades das periferias imediatas com maior poder aquisitivo. Como exemplo desta afirmação pode-se mencionar a instalação das novas e modernas Cidades Universitárias de representativas universidades públicas de Brasil e México, as quais foram alocadas em vazios urbanos ou vetores de expansão urbana muito próximos aos bairros com maior concentração de renda das cidades. Em São Paulo, a Cidade Universitária da Universidade de São Paulo (USP) está localizada no bairro de Butantã, enquanto a Universidade Nacional Autónoma de México (UNAM) está localizada no bairro de Coyoacán, Cidade do México. A construção de ambas demandou a implantação de grandes e largas vias para trânsito rápido integrando às outras áreas de cada cidade (respectivamente).

De acordo com Portugal (2017), a localização de empreendimentos que atraem grandes quantitativos de pessoas, como shoppings, cidades universitárias, indústrias, grandes supermercados e parques recreativos (por exemplo), em áreas distantes demandam equipamentos viários (no caso de transporte rodoviário) que atendam estas novas demandas. Todavia, o custo econômico-social de sua implantação é proporcionalmente elevado. Não apenas pela construção das novas estruturas viárias, mas também pelos elementos relacionados como o aumento do número de veículos em circulação, maior tempo despendido em deslocamentos e pagamentos elevados por serviços de transporte (devido ao gasto de combustíveis para automóveis particulares e de tarifas adicionais no transporte público). Desta forma, o ganho obtido pela implantação do empreendimento em questão pode ser rapidamente deteriorado pela perda da qualidade de vida local. Tanto em Coyoacán como Butantã, ao abrigar as novas e modernas Cidades Universitárias em áreas afastadas, estes bairros receberam também grande levas de veículos automotores dos novos alunos, professores e funcionários que consomem estes espaços diariamente.

Nestas regiões as políticas de integração ocorrem desde os períodos de colonização. Após a onda de independência regional, a integração entre vizinhos ocorria como forma de evitar guerras e perdas de territórios. A evolução do capitalismo nesta região ocorre junto à integração entre estados e territórios ali presentes. Gottdiener (1997) e Corrêa (2004) apresentam a produção do espaço urbano e da rede urbana criadas de demandas diversas, as quais também reforçam lastros de interações entre localidades. O nível de interatividade entre as localidades é capaz de produzir espaços e, também, organizar grupos em torno de um mesmo ideal.

## Consequências Atuais e Ponderações Finais

Percebendo os espaços de América Latina e Caribe como partes de um processo mundial de transição das sociedades rurais para urbanas, nota-se que seus ciclos de crescimento econômico passaram por momentos distintos em etapas distintas, tanto entre as regiões como em cada país. As bases dos processos de integração econômica, logística e produtiva estão pautadas na hierarquização de lugares, centralização e fragmentação urbana do espaço e divisão do trabalho por especialização.

A formação de áreas urbanas analisadas pelo aspecto de implantação de sistemas urbanos coloca a cidade como centro de um palco de tensões constantes entre os atores presentes neste espaço. Conflitos ocorrem entre estes grupos pelo controle e distribuição de recursos públicos disponíveis para a melhoria na qualidade de vida. Enquanto a ciência econômica preconiza a distribuição equitativa de recursos como uma máxima, a Ciência Política indica que esta distribuição sempre será fruto de disputas. Estas disputas são temporariamente resolvidas por meio de acordos sociais entre os atores envolvidos.

As demandas por sistemas urbanos referentes ao transporte e à educação são constantes dentro do modo capitalista na globalização. Como consequência, ocorre nas cidades o aumento da competitividade como principal fator para captação de novos investimentos aptos para habitar novos recursos direcionados à infraestruturas urbanas.

## Referências

- CARDOSO, Carlos Eduardo. **Dependência Espacial**. São Paulo: Ed. PUC-SP, 2003.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná (Org). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012 (p. 279-318).
- GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Segunda Edição), 1997.
- OCDE. *Activos con América Latina y Caribe*. Paris (França): Editora OCDE, 2017.
- PORTUGAL, Licínio (org). **Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2017.
- ROSSI, Gabriella. Ambiente Construído: *Reflexões sobre o Desenvolvimento Urbano Sustentável*. Rio de Janeiro: 07 Letras, 2003.
- SANTOS, Milton. *Ensaio sobre a Urbanização Latino-americana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (Segunda Edição), 2010.