

METRÒPOLIS D'AMÈRICA LLATINA

Les metròpolis d'Amèrica Llatina són grans aglomeracions urbanes producte d'una sèrie de processos socials, econòmics i polítics que van originar la configuració espacial que rep aquesta denominació. Encara que per alguns autors el terme *metròpoli* només s'ajusta a les grans ciutats dels països industrialitzats¹, les d'Amèrica Llatina ho són en la mesura que en fan les funcions pel fet de ser el centre d'acumulació, control i gestió dels països d'economia dependent. Això significa també que en aquests espais urbans hi ha una tecnologia capaç de dirigir i transformar territoris cada cop més extensos i més llunyans. Així mateix, aquestes metròpolis sustenten la vida de denses aglomeracions de milions de persones que produeixen i consumeixen en els seus espais: la ciutat de Mèxic té 20 milions d'habitants, São Paulo, 19, Buenos Aires, 10, i Rio de Janeiro, també 10.

La gran ciutat d'Amèrica Llatina pot rebre el nom de metròpoli perquè és fruit de la necessitat exigida pel procés de difusió del capital, de la seva apropiació de territoris a partir de la divisió internacional del treball. Aquest procés destrueix les formes urbanes preexistents i provoca una especialització especulativa en la qual s'accelera l'acumulació financera. Paral·lelament a aquestes transformacions es produeix un èxode de la població rural que proporciona la mà d'obra barata que, només amb la seva presència, ja és la garantia d'un estoc de capital fix indispensable per tal d'aconseguir una rendibilitat més gran de les inversions industrials. La metròpoli d'Amèrica Llatina esdevé aleshores l'aparador de l'acumulació de riqueses i del lucre.

El procés de formació de metròpolis va començar, tant a Mèxic com a Buenos Aires i a São Paulo, a partir dels anys quaranta, amb l'entrada del capital nacional en la indústria de consum immediat, i s'intensificà durant la dècada dels cinquanta amb l'afluència del capital internacional vers els països anomenats subdesenvolupats.

A partir d'ara, els municipis dels voltants de la metròpoli comencen a patir els problemes de l'especulació immobiliària, que augmenta extraordinàriament el valor dels terrenys a causa del seu aprofitament per a la instal·lació d'indústries i de zones residencials. Així, a São Paulo el preu dels terrenys i la xarxa de ferrocarrils perme-

ten que la indústria arribi als municipis de Santo André, São Bernardo, São Caetano i Diadema (conjunt anomenat ABCD per les seves inicials), pel sud; als de São Miguel, Guarceltros, Iguaquacetuba i Bras, per l'est; als de Barneri i Osasco, per l'oest, i als de Lapa, Penes, Caieras i Jundiai, pel nord. En l'actualitat són 37 municipis, que ocupen 8 105 km².

La metròpoli moderna a Amèrica Llatina és, doncs, un producte de la localització industrial i de la reproducció de la força de treball necessària perquè aquest s'acumuli. La metròpoli conforma i conté tots els conflictes socials que comporta la relació capital-treball. Com a conseqüència d'aquesta industrialització-urbanització, a la ciutat capitalista d'Amèrica Llatina no hi ha lloc suficient perquè

Foto 1: Contrast social als carrers de les metròpolis d'Amèrica Llatina

(Foto: autor)



Nota:

1. CASTELLS, Manuel: *La cuestión Urbana*. Ed. Siglo XXI. Madrid, 1974.



Foto 2: Edificis governamentals a Brasília

(Foto: autor)

hi pugui viure tota la seva població, la qual aleshores maldrà i lluitarà per tal de poder fer ús del sòl urbà.

Fruit del procés migratori intern que es desenvolupa entre els anys quaranta i els setanta, aquestes metròpolis van experimentar un creixement accelerat que no va anar acompanyat de l'adequada oferta d'habitatges ni, encara menys, de la necessària infraestructura de serveis urbans, des de l'aigua i l'electricitat fins les escoles o els centres d'assistència sanitària primària. D'altra banda, no es pot oblidar que els serveis que tot just hem esmentat són íntimament lligats al problema de la propietat privada del sòl, a la política del govern pel que fa als habitatges i al fet que el terreny i l'habitatge són considerats de la mateixa manera que qualsevol altra mercaderia; tot això comporta que aquestes ciutats llatinoamericanes es vegin envoltades d'una perifèria urbana cada cop més gran (el que s'anomena *suburbis dormitori*). Segons els estudis que s'hi han fet, les tres quartes parts del sòl urbà de la metròpoli paulista es dediquen a usos residencials, però només el 10% dels edificis han estat bastits per la indústria de la construcció: la major part dels habitatges –el 63%– han estat aixecats mitjançant un procés comunitari d'autoconstrucció (*mutirão* en portuguès) – en el qual prenen part els familiars del constructor, els veïns, els companys de treball i els amics. Aquest és l'únic camí que pot seguir la població de pocs recursos econòmics si vol tenir casa pròpia (el 57%

de la població del Gran São Paulo guanya menys de 150 dòlars al mes, i cal recordar que l'any 1988 el salari mínim mensual oscil·lava entre 40 i 50 dòlars).

La població que guanya entre 150 i 250 dòlars al mes (gairebé el 19% de la classe obrera) té una altra alternativa: els grans complexos residencials. Van començar a ser construïts a partir del 1967, amb finançament del Banco Nacional da Habitação (BNH), i fins el 1986 s'havien aixecat 94 000 unitats en catorze complexos, on s'aixopluguen més de 600 000 persones. De tota manera, els requisits necessaris per obtenir un d'aquests apartaments són difícils d'assolir, i hi ha més de 300 000 sol·licitants a la llista d'espera.

Altres modes de reproducció de la força de treball a la metròpoli paulista, als quals correspon del 25 al 30% dels habitatges, són el *cortiço*, bloc de pisos dividits en petits apartaments, aixecat al voltant d'un pati central i on els estadants comparteixen serveis comuns, i la *favela* o barri de barraques. Encara que el *cortiço* ofereix moltes incomoditats, és l'habitatge tradicional de les classes populars de São Paulo, i també de Buenos Aires (on rep el nom de *conventillo*), i en l'actualitat no hi ha possibilitats que s'extingeixi, sinó que, ben al contrari, ha experimentat un significatiu increment, sobretot a partir dels anys setanta, estretament relacionat amb el progressiu empobriment de la classe treballadora. L'any 1975 es calculava que el 9,3%

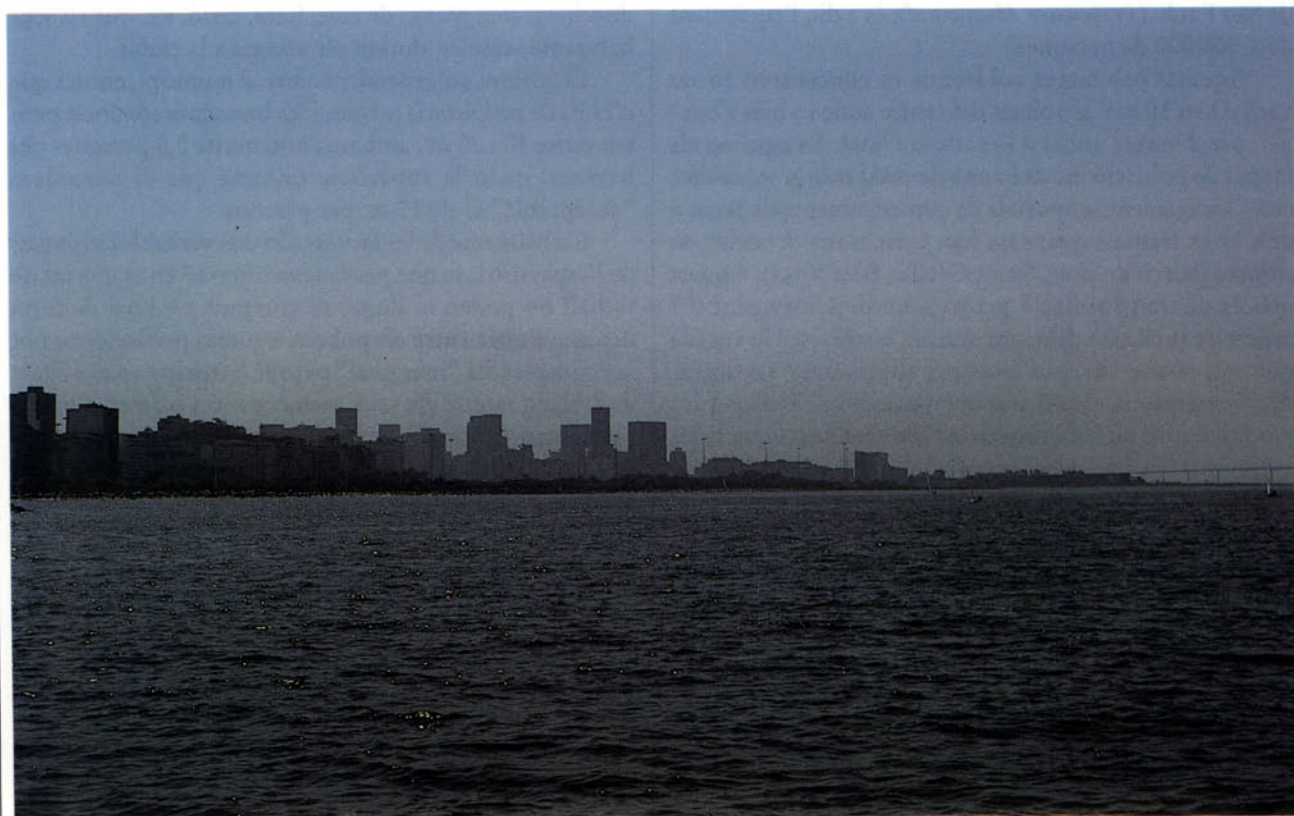


Foto 3: Periferia de Brasília, la capital de Brasil

(Foto: autor)

Foto 4: Rio Negro, a Manaus

(Foto: autor)



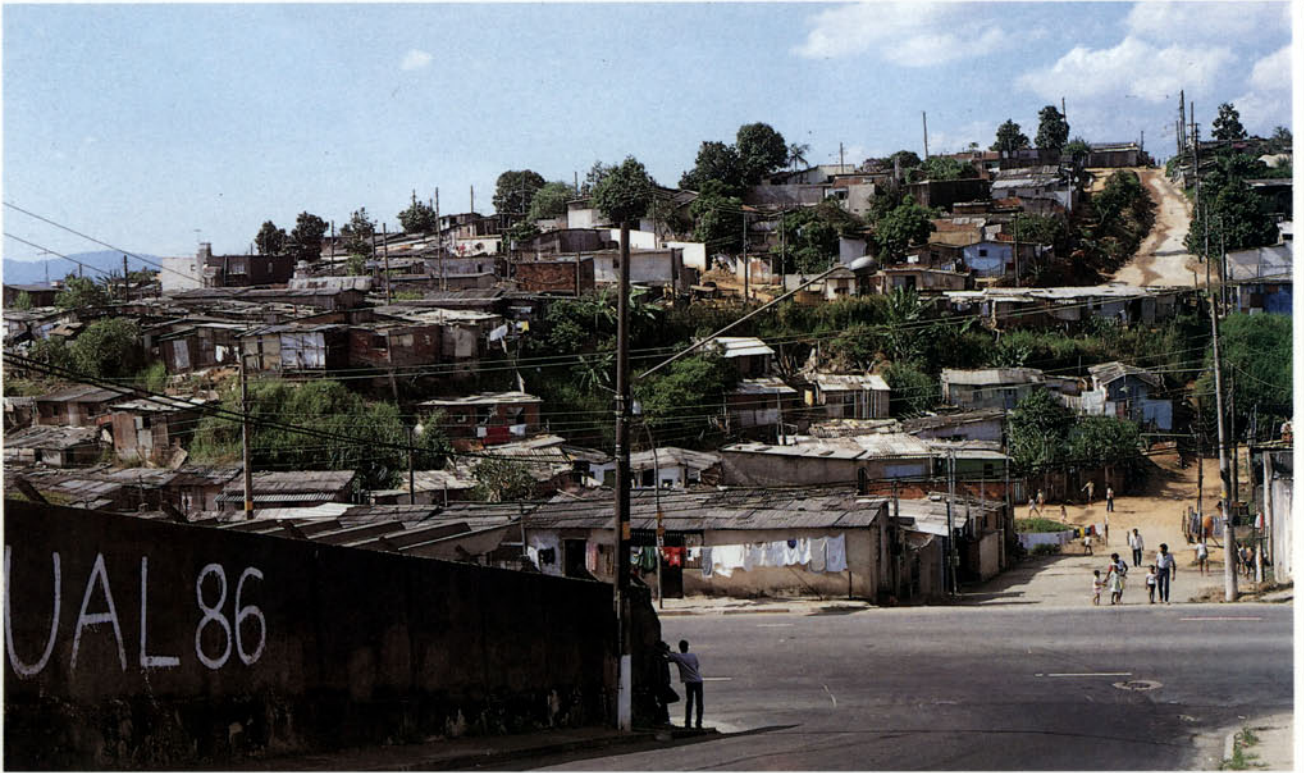


Foto 5: Vista d'una favela de São Paulo

(Foto: autor)

de la població de la ciutat vivia a *cortiços*, percentatge que en l'actualitat ha passat al 35%, segons dades de l'alcaldia de São Paulo (*Prefeitura Municipal*); és a dir, l'equivalent de 4 000 000 de persones.

Aquests habitatges col·lectius es concentren en un anell d'uns 10 km² al voltant del centre antic i a més s'estenen per diverses zones a l'est de la ciutat. És aquí on els mapes de població mostren una densitat més gran; moltes cases antigament senyoriales de començaments de segle o dels anys trenta i quaranta han estat transformades en *cortiços* (barris de Bras, Santa Cecília, Bela Vista). Aquest procés de transformació provoca un deteriorament del centre de la ciutat i dels seus sectors històrics, a la vegada que crea nous centres i s'estén per altres zones. La degradació que pateix el vell centre només és pal·liada per les modificacions que hi introdueix l'activitat de les empreses immobiliàries i per la intervenció de l'Estat.

La *favela* o barri de barraques és la forma més barata de reproducció de la força de treball. Producte de la suma de molt variades circumstàncies, des de l'expropiació dels petits propietaris rurals i altres formes de penetració del capitalisme en el camp, que va provocar una gran emigració de les zones rurals a les urbanes (sobretot a partir de la dècada dels seixanta), fins a l'empobriment de la classe obrera en general i al preu del sòl urbà (al voltant dels 125 dòlars per metre quadrat edificat), la *favela* és un clam pel dret a la ciutat², a la necessitat de produir i de consumir a la ciutat.

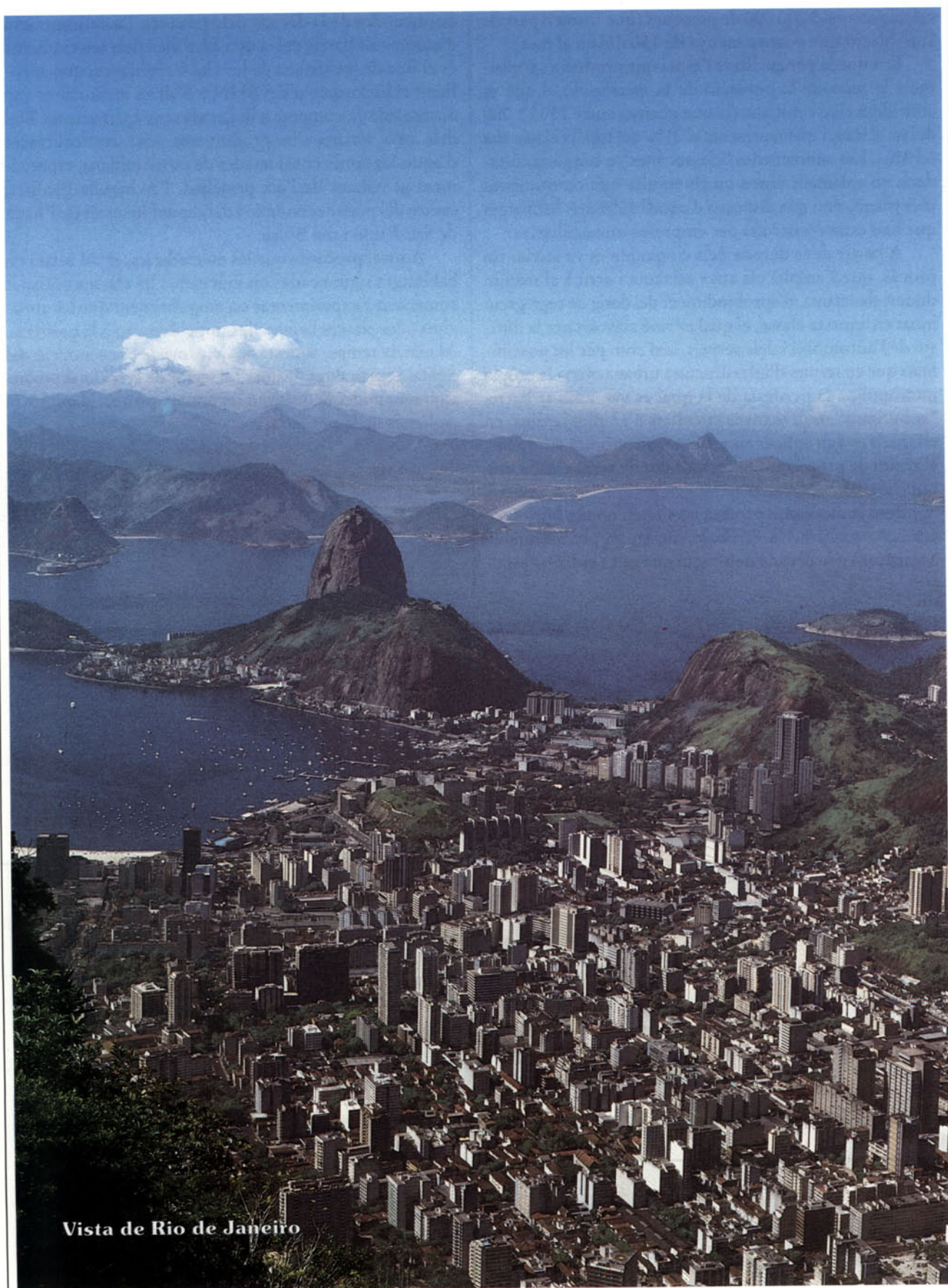
Les barraques que integren la *favela* (deu barraques agrupades ja en constitueixen una) són fetes de materials de rebuig, com planxa de zinc, fusta, cartó, etc, que els seus habitants recullen durant els viatges a la ciutat.

El terreny, en general, pertany al municipi, encara que n'hi ha de propietaris privats, i les barraques són molt petites: entre 10 i 20 m², amb una mitjana de 5,5 persones per barraca, quan la superfície mínima que es considera "acceptable" és de 10 m² per persona.

Els habitants de les *favelas* són uns veritables segregats de l'espai urbà, ja que per la seva inserció en el mercat de treball no poden ni llogar ni comprar un bocí de terra urbana. Pobra entre els pobres, aquesta població no pot ser considerada "marginal" perquè participa en el mercat de treball, ja que els seus membres són paletes, fusters, escombriaires, camàlics, i les dones treballen com a minyones o a empreses de neteja. Així mateix, participen en el consum, encara que d'una manera limitada, tant des del punt de vista de la quantitat com del de la qualitat, i especialment són exclosos del consum d'habitatges.

A l'igual que la població dels *cortiços*, la de les *favelas* es va incrementar considerablement a partir de la dècada dels setanta, coincidint amb el "miracle econòmic" que la política governamental va produir al Brasil, i avui dia es

Nota:2. LEFEBVRE, Henri: *El derecho a la ciudad*. Ed. Pninsula. Barcelona, 1968.



Vista de Rio de Janeiro

(Foto: autor)

calcula en uns 3 000 000 de persones (que formen part de la població que guanya menys de 150 dòlars al mes).

Ens queda per analitzar l'espai que produeix i consumeix la resta de la població de la metròpoli, el que es considera classe mitjana (la que guanya entre 150 i 1 000 dòlars al mes, i que representa el 21% del total) i classe alta (el 3%). Les anomenades "classes altes" o burgesia ciutadana no solament viuen on els resulta més convenient i més plaent, sinó que disposen d'aquell 10% dels habitatges que han estat construïts per empreses immobiliàries.

A partir de la dècada dels cinquanta es va iniciar un procés, que s'amplià els anys seixanta i arribà al màxim durant els setanta, d'aprofundiment del desig de segregació innat en aquesta classe, el qual es veié afavorit per la difusió de l'automòbil i dels serveis, així com per les possibilitats que en termes d'infraestructura urbana oferia la pròpia metròpoli, a la perifèria de la qual es van aixecar barris "suburbans" molt luxosos envoltats d'amples jardins, en els quals es van aplicar els estils arquitectònics europeus, el règim de propietat és la comunitat de veïns i hi ha una bona vigilància.

Però la metròpoli paulista no s'estén només horitzontalment, també ho fa verticalment, en un procés que va començar en la dècada dels vint i que es va enfortir espe-

cialment des de la dècada dels seixanta. La concentració d'edificis als barris del centre històric i dels seus voltants és el lloc de residència de les classes mitjanes, que aprofitant el finançament del BHN o d'altres institucions van aconseguir de comprar o llogar els seus apartaments. Des dels anys setanta s'ha produït una nova verticalització d'aquestes zones considerades de classe mitjana, especialment al voltant de l'eix principal, l'Avinguda Paulista, centre del poder econòmic i del capital financer de l'Estat de São Paulo i del Brasil.

Aquest procés fa que les mercaderies, el sòl urbà i els habitatges siguin cada cop més cars, i les classes mitjanes comencen a experimentar un empobriment que les aproxima a les classes baixes i les impul·leix cap a la perifèria. Al mateix temps, aquesta nova forma de concentració del capital aporta altres "valors" al sector de la societat urbana amb més poder adquisitiu: seguretat i protecció contra la violència de la perifèria.

Amalia Inés Geraiges de Lemos

*Doctora en Geografia
Professora del Departament de Geografia
Universitat de São Paulo*

Data de recepció de l'original: 02.89



IDEA · DISSENY · GRÀFIQUES

Estudi de Disseny i Creació · Estudi Fotogràfic · Fotocomposició · Fotomecànica · Offset · Tipografia · Serigrafia · Enquadernació · Manipulats

Lluís Millet, 69, 1er. Telèfons (93) 372 23 11 - *371 33 58 - Esplugues de Llobregat - Barcelona