

revista cidades

ISSN (online) 2448-1092

volume 14
número 23
2022

índice



P.05 - 08

APRESENTAÇÃO



P.09 - 10

**POLÍTICA
EDITORIAL**



P.11 - 22

**SOBRE A JUSTIÇA
ESPACIAL**

GORDON H. PIRIE



P.23 - 48

**MODO DE
EXISTÊNCIA
DA CIDADE
CONTEMPORÂNEA:**
Uma visão atual
dos circuitos da
economia urbana

**MARÍA LAURA
SILVEIRA**



P.49 - 76

**LAS DINÁMICAS
CONTEMPORÁNEAS
DEL PROCESO DE
URBANIZACIÓN EN
EL PARAGUAY**

KEVIN GOETZ



P.77 - 102

**LOS PROCESOS DE
URBANIZACIÓN EN
AMÉRICA LATINA:**
El caso del estado
de São Paulo

**CARLES
CARRERAS**



P.103 - 135

**L'ÉMERGENCE
D'UNE
URBANISATION
SUPPLÉTIVE:**

Le cas de la
République
Démocratique du
Congo

**FRANÇOIS
MORIÇONI-
EBRARD**



P.136 - 160

**MOBILIDADE
COTIDIANA E
ACESSIBILIDADE
NA CIDADE
FRAGMENTADA:**

O caso de Ribeirão
Preto

**ELISEU SAVÉRIO SPÓSITO; VANESSA
DE MOÛRA LACERDA TEIXEIRA; KÉSIA
ANASTÁCIO ALVES DA SILVA**

P.161 - 183

**MOBILITÉ
QUOTIDIENNE ET
ACCESSIBILITÉ
DANS LA VILLE
FRAGMENTÉE :**

Le cas de Ribeirão
Preto

equipe editorial

Cidades é uma publicação voltada à divulgação de pesquisas e reflexões que envolvem a compreensão da problemática urbana a partir de um olhar preferencial, mas não exclusivamente geográfico.

Fundada em 2002 sob a responsabilidade do Grupo de Estudos Urbanos (GEU), ela está hoje sediada na Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) sob a responsabilidade de um Conselho Editorial que, em 2020, assumiu a revista sob o compromisso com a pluralidade na produção do conhecimento no campo dos estudos urbanos.

A revista tem como objetivo contribuir para ampliar nossa capacidade de ler e interpretar o processo de urbanização e as cidades num período em que tem se aprofundado a complexidade das relações que orientam processos e dinâmicas e se aceleram o ritmo das transformações.

Cidades está vinculada à linha de pesquisa Produção do espaço urbano-regional do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFFS.

Publicação sob responsabilidade da Universidade Federal da Fronteira Sul
Rodovia SC 484 - Km 02, - Chapecó, SC,
Brasil. CEP 89815-899
ISSN (online) 2448-1092

cidades.uffs.edu.br
@revistacidades



volume 14 | número 23 | ano 2022

Conselho editorial

Dr.^a Catherine Chatel
Université Paris Cité, França
Dr. Igor Catalão
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil
Dr. Márcio José Catelan
Universidade Estadual Paulista, Brasil
Dr. Oscar Sobarzo
Universidade Federal de Sergipe, Brasil
Dr. William Ribeiro
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

Responsável editorial

Dr. Igor Catalão
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil

Direção de arte e design

Arq. e Urb. Amanda Rosin de Oliveira
Universidade de São Paulo, Brasil

Equipe de apoio

Me. Carliana Grosseli
Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Brasil
Me. João Henrique Zoehler Lemos
Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil
Vitor Hugo Batista
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil

Bibliotecária responsável

Franciele Scaglioni da Cruz
Universidade Federal da Fronteira Sul, Brasil

Projeto gráfico e diagramação

AROLab | Amanda Rosin de Oliveira
Capa: Colagem autoral com fotos de Maysa Pinhata Battistam e Amanda Rosin, tiradas em outubro de 2021 - MG

Conselho Editorial Internacional

Dr.^a Alicia Lindón, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, México, alicia.lindon@gmail.com
Dr.^a Ana Fani Alessandri Carlos, Universidade de São Paulo, Brasil, anafanic@usp.br
Dr. Angelo Serpa, Universidade Federal da Bahia, Brasil, angeloserpa@hotmail.com
Dr.^a Aurélia Michel, Université Paris Cité, França, aurelia.michel@univ-paris-diderot.fr
Dr. Carles Carreras, Universitat de Barcelona, Espanha, ccarreras@ub.edu
Dr.^a Carme Bellet, Universitat de Lleida, Espanha, carme.bellet@udl.cat
Dr.^a Claudia Damasceno, École des Hautes Études en Sciences Sociales, França, claudia.damasceno@ehess.fr
Dr.^a Diana Lan, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Argentina, dlan@fch.unicen.edu.ar
Dr.^a Doralice Sátyro Maia, Universidade Federal da Paraíba, Brasil, dsatyromaia@gmail.com
Dr. Federico Arenas, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, farenasv@uc.cl
Dr. Gabriel Silvestre, University of Sheffield, Reino Unido, g.silvestre@sheffield.ac.uk
Dr. Horacio Capel, Universitat de Barcelona, Espanha, hcapel@ub.edu
Dr. Jan Bitoun, Universidade Federal de Pernambuco, Brasil, bitounjan@gmail.com
Dr. José Borzachiello da Silva, Universidade Federal do Ceará, Brasil, borzajose@gmail.com
Dr. Laurent Vidal, Université de La Rochelle, França, lvidal@univ-lr.fr
Dr.^a Leila Christina Dias, Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil, leila@cfh.ufsc.br
Dr.^a Luciana Buffalo, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina, lubuffalo@gmail.com
Dr. Luis Alberto Salinas Arreortua, Universidad Nacional Autónoma de México, México, luis_arreortua@hotmail.com
Dr.^a Maria Encarnação Beltrão Sposito, Universidade Estadual Paulista, Brasil, mebsposito@gmail.com
Dr.^a María Laura Silveira, Conicet/Universidad de Buenos Aires, Argentina, maria.laura.silveira.1@gmail.com
Dr.^a Odette Carvalho de Lima Seabra, Universidade de São Paulo, Brasil, odseabra@usp.br
Dr. Paulo Roberto Rodrigues Soares, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil, paulo.soares@ufrgs.br
Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos, Universidade Federal da Bahia, Brasil, pavascon@uol.com.br
Dr. Roberto Lobato Corrêa, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil, lobatocorrea39@gmail.com
Dr. Rodrigo Hidalgo, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, rodrigoaldalgeo@gmail.com
Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior, Universidade Federal do Pará, Brasil, stclair-jr@hotmail.com
Dr.^a Tatiana Schor, Universidade Federal do Amazonas, Brasil, tatiana.schor@gmail.com
Dr. Vincent Berdoulay, Université de Pau et des Pays de l'Adour, França, vincent.berdoulay@univ-pau.fr

apresentação

Paris, 13 de dezembro de 2022.

Após um período de pausa nas publicações, trazemos ao público um novo número de CIDADES, que representa um renascimento da revista. Quem a ler perceberá que estamos numa casa nova, a Universidade Federal da Fronteira Sul, que possibilita boas condições para a continuidade das publicações. Uma nova Equipe Editorial, apoiada por um Conselho Editorial internacional ampliado, assegura o trabalho de forma a respeitar o princípio que nos guia doravante: o compromisso com a pluralidade na produção do conhecimento no campo dos estudos urbanos.

Este número está composto por um conjunto de seis artigos, que encarnam o novo projeto da revista. São textos que tratam de temas e lugares diferentes, tendo sempre a cidade e o urbano como preocupação central. Ainda que mantendo a preferência pela publicação em textos em língua portuguesa, de modo a respeitar a história e o projeto original da revista, também aparecem textos em espanhol e francês. São, portanto, bem-vindos textos nestes dois idiomas, assim como em inglês.

O primeiro artigo, de autoria de Gordon Pirie, é uma tradução para a língua portuguesa de um texto publicado na década de 1980 sobre a justiça espacial. Trata-se de um debate pioneiro, na época, sobre essa temática e provavelmente do primeiro a utilizar a expressão justiça espacial, bastante desenvolvida principalmente em anos mais recentes.

O segundo texto é de autoria de María Laura Silveira e versa sobre os circuitos da economia urbana no âmbito da mundialização contemporânea, detalhando-os e explicando suas complementaridades, enquanto o terceiro texto, de Kevin Goetz, discute o desenvolvimento da urbanização no Paraguai com destaque para a rede urbana e as cidades médias emergentes.

Carles Carreras, autor do quarto texto do conjunto, debate, a partir de um ponto de vista bastante pessoal, o processo de urbanização na perspectiva da Economia Política, tendo a América Latina e o Brasil como objetos analíticos. Na sequência, François Moriconi-Ebrard discute a urbanização e a distribuição populacional na República Democrática do Congo, no continente africano, salientando o que ele denomina como característico do país: uma rede urbana supletiva.

Eliseu Savério Sposito, Vanessa de Moura Lacerda Teixeira e Késia Anastácio Alves da Silva compartilham a autoria do último texto: uma análise da cidade de Ribeirão Preto, em São Paulo, face ao processo de fragmentação socioespacial, com destaque para as dinâmicas de mobilidade urbana.

Antes de desejar boa leitura, gostaríamos de externar nossos agradecimentos aos autores e autoras assim como à Equipe de apoio de CIDADES pelo trabalho cuidadoso e dedicado para que este número viesse a público. Amanda Rosin merece agradecimentos especiais pela completa reformulação da imagem da revista e Franciele Scaglioni da Cruz, pelo apoio na gestão do Portal de Periódicos. ■

Agora sim, boa leitura!

Igor Catalão | Responsável editorial

presentación

París, 13 de diciembre de 2022.

Tras un periodo de pausa en las publicaciones, traemos al público un nuevo número de CIDADES, que supone un renacimiento de la revista. Quien lo lea se dará cuenta de que estamos en una nueva casa, la Universidade Federal da Fronteira Sul, lo que permite buenas condiciones para la continuidad de las publicaciones. Un nuevo Equipo Editorial, apoyado por un Comité Editorial Internacional ampliado, asegura el trabajo para respetar el principio que nos guía a partir de ahora: el compromiso con la pluralidad en la producción de conocimiento en el campo de los estudios urbanos.

Este número se compone de un conjunto de seis artículos, que encarnan el nuevo proyecto de la revista. Estos textos abordan diferentes temas y lugares, teniendo siempre la ciudad y lo urbano como preocupación central. Aunque se mantiene la preferencia por la publicación de textos en portugués, para respetar la historia y el proyecto original de la revista, también aparecen textos en español y francés. Por lo tanto, aceptamos textos en estos dos idiomas, así como en inglés.

El primer artículo, escrito por Gordon Pirie, es una traducción al portugués de un texto publicado en los años 1980 sobre la justicia espacial. Se trata de un debate pionero, en su momento, sobre este tema y probablemente el primero en utilizar la expresión justicia espacial, ampliamente desarrollada en años más recientes.

El segundo texto tiene autoría de María Laura Silveira y aborda los circuitos de la economía urbana en el contexto de la mundialización contemporánea, detallándolos y explicando sus complementariedades, mientras que el tercer texto, de Kevin Goetz, analiza el desarrollo de la urbanización en Paraguay con énfasis en la red urbana y las ciudades medias emergentes.

Carles Carreras, autor del cuarto texto del conjunto, debate, desde un punto de vista muy personal, el proceso de urbanización desde la perspectiva de la Economía Política, con América Latina y Brasil como objetos de análisis. A continuación, François Moriconi-Ebrard aborda la urbanización y la distribución de la población en la República Democrática del Congo, en el continente africano, destacando lo que denomina característico del país: una red urbana supletiva.

Eliseu Savério Sposito, Vanessa de Moura Lacerda Teixeira y Késia Anastácio Alves da Silva comparten la autoría del último texto: un análisis de la ciudad de Ribeirão Preto, en São Paulo, frente al proceso de fragmentación urbana, con énfasis en la dinámica de la movilidad.

Antes de desearles una buena lectura, nos gustaría expresar nuestro agradecimiento a los autores, así como al Equipo de Apoyo de CIDADES, por su cuidadoso y dedicado trabajo para hacer público este número. Amanda Rosin merece un agradecimiento especial por la reformulación completa de la imagen de la revista y Franciele Scaglioni da Cruz, por el apoyo en la gestión del Portal de Publicaciones Periódicas. ■

Ahora sí, ¡buena lectura!

Igor Catalão | Responsable Editorial

présentation

Paris, le 13 décembre 2022.

Après une période de pause dans les publications, nous présentons au public un nouveau numéro de CIDADES, qui incarne/illustre aussi une renaissance de la revue. Ceux qui la lisent se rendront compte que nous sommes dans une nouvelle institution, l'Universidade Federal da Fronteira Sul, qui permet de bonnes conditions pour la continuité des publications. Une nouvelle Équipe éditoriale, soutenue par un Comité éditorial international élargi, assure le travail afin de respecter le principe qui nous guide désormais : l'engagement de pluralité dans la production de connaissances dans le domaine des études urbaines.

Ce numéro est composé d'un ensemble de six articles qui incarnent le nouveau projet de la revue. Ces textes abordent des thèmes et des lieux différents, avec toujours la ville et l'urbain comme préoccupation centrale. Tout en maintenant la préférence pour la publication de textes en portugais, afin de respecter l'histoire et le projet original de la revue, des textes en espagnol et en français apparaissent également. Nous accueillons donc les textes dans ces deux langues, ainsi qu'en anglais.

Le premier article, écrit par Gordon Pirie, est une traduction en portugais d'un texte publié dans les années 1980 sur la justice spatiale. Il s'agit d'un débat pionnier, à l'époque, sur ce sujet et probablement le premier à utiliser l'expression de justice spatiale, qui a été largement développée ces dernières années.

Le deuxième texte est rédigé par María Laura Silveira et aborde les circuits de l'économie urbaine dans le contexte de la mondialisation contemporaine, en les détaillant et en expliquant leurs complémentarités, tandis que le troisième texte, de Kevin Goetz, traite du développement de l'urbanisation au Paraguay en mettant l'accent sur le réseau urbain et les villes moyennes émergentes.

Carles Carreras, auteur du quatrième texte de l'ensemble, discute, depuis un point de vue très personnel, du processus d'urbanisation dans la perspective de l'économie politique, avec l'Amérique latine et le Brésil comme objets d'analyse. François Moriconi-Ebrard aborde ensuite l'urbanisation et la répartition de la population en République Démocratique du Congo, sur le continent africain, en mettant en évidence ce qu'il qualifie de caractéristique du pays : un réseau urbain supplétif.

Eliseu Savério Sposito, Vanessa de Moura Lacerda Teixeira et Késia Anastácio Alves da Silva sont les auteurs.es du dernier texte : une analyse de la ville de Ribeirão Preto, à São Paulo, confrontée au processus de fragmentation urbaine, avec un accent sur la dynamique de la mobilité urbaine.

Avant de vous souhaiter une bonne lecture, nous tenons à exprimer nos remerciements aux auteurs.es ainsi qu'à l'Équipe de support de CIDADES pour leur travail minutieux et dévoué à la publication de ce numéro. Amanda Rosin mérite des remerciements particuliers pour la reformulation complète de l'image de la revue et Franciele Scaglioni da Cruz, pour le soutien dans la gestion du portail des périodiques. ■

Maintenant, profitez de votre lecture!

Igor Catalão | Responsable éditorial

presentation

Paris, December 13th, 2022.

After a period of interruption in the publications, we bring to the public a new issue of CIDADES, which represents a rebirth of the journal. Those who read it will realize that we are in a new house, the Universidade Federal da Fronteira Sul, which enables good conditions for the continuity of the publications. A new Editorial Team, supported by an enlarged International Scientific Committee, ensures the work in order to respect the principle that guides us from now on: the commitment to plurality in the production of knowledge in the field of urban studies.

This issue is composed of a set of six articles, which embody the new project of the journal. These texts deal with different themes and places, always having the city and the urban as a central concern. While maintaining the preference for publishing texts in Portuguese, in order to respect the journal's history and original project, texts in Spanish and French also appear. We therefore welcome texts in these two languages as well as in English.

The first article, written by Gordon Pirie, is a translation into Portuguese of a text published in the 1980s on space justice. It is a pioneering debate, at the time, on this theme and probably the first one to use the expression spatial justice, which has been widely developed in more recent years.

The second text is authored by María Laura Silveira and deals with the circuits of the urban economy in the context of contemporary globalisation, detailing them and explaining their complementarities, while the third text, by Kevin Goetz, discusses the development of urbanisation in Paraguay with emphasis on the urban network and the emerging intermediate cities.

Carles Carreras, author of the fourth text of the set, debates, from a very personal point of view, the process of urbanization from the perspective of Political Economy, with Latin America and Brazil as analytical objects. Following, François Moriconi-Ebrard discusses urbanisation and population distribution in the Democratic Republic of Congo, on the African continent, highlighting what he calls characteristic of the country: a supplementary urban network.

Eliseu Savério Sposito, Vanessa de Moura Lacerda Teixeira and Késia Anastácio Alves da Silva share the authorship of the last text: an analysis of the city of Ribeirão Preto, in São Paulo, facing the process of urban fragmentation, with emphasis on the dynamics of mobility.

Before wishing you an enjoyable reading, we would like to express our thanks to the authors as well as the CIDADES Support Team for their careful and dedicated work in making this issue public. Amanda Rosin deserves special thanks for the complete reformulation of the journal's image and Franciele Scaglioni da Cruz, for the support in the management of the Scientific Journals Portal. ■

Now, have a good read!

Igor Catalão | Editor

política editorial

Diretrizes para Autores

Normas para submissão de publicações

A Revista Cidades classificará os textos submetidos na seção Artigos Científicos. São preferenciais os textos que contenham detalhamento de estudos ou pesquisas concluídas assim como debates teórico-metodológicos. A critério da Equipe Editorial, poderão ser publicados textos relevantes e obras clássicas de divulgação nacional e internacional, respeitando as regras relativas a direito autoral, assim como críticas bibliográficas.

Os artigos científicos devem ter, preferencialmente, entre 30.000 a 75.000 caracteres em seu documento completo, digitados em formato .doc, .docx ou .odt, com espaçamento 1,5 entrelinhas, fonte Times New Roman tamanho 12 e sem recuos e espaçamento de parágrafos. O leiaute disponível fornece uma base de como o texto deve ser apresentado.

Os artigos científicos devem ter obrigatoriamente um resumo de 100 a 250 palavras, em português, inglês e espanhol ou francês. O título e as palavras-chave (máximo 6) também deverão ser traduzidas para as línguas estrangeiras em que o resumo for apresentado.

Caso o trabalho seja oriundo de pesquisa que tenha obtido fomento de alguma instituição, esta informação deverá ser mencionada em nota de rodapé.

Serão aceitos textos encaminhados por autores não lusófonos, desde que escritos em inglês, francês ou espanhol.

As referências a autores deverão ser feitas no corpo do texto, indicando-se o sobrenome em caixa alta ou caixa alta e baixa, segundo o caso, seguido do ano de publicação da obra. Exemplo: (SILVA, 2007), Silva (2007). Havendo mais de uma obra com o mesmo sobrenome, publicada no mesmo ano, deverão ser acrescentadas as letras do alfabeto em minúsculo, após o ano da publicação, por ordem de citação nas referências apresentadas ao final do texto. Exemplo: (SILVA, 2007a), (SILVA, 2007b), (SILVA, 2007c).

As citações literais de trechos de textos de outros autores, se tiverem até três linhas, devem manter-se no corpo do texto entre aspas e, se tiverem mais de três linhas, deverão ser destacadas com recuo de 4 cm, em fonte Calibri 10, sem aspas.

Expressões ou trechos de seu texto, aos quais o autor queira dar destaque, devem vir em sublinhado. As expressões ou excertos mantidos em língua estrangeira deverão estar escritos em itálico. Exemplo: *tout court*, *a priori*, *vis-à-vis*. Os autores não devem utilizar negrito, que é reservado para títulos e subtítulos do texto.

Os títulos, grafados em negrito, devem ser escritos em CAIXA ALTA quando principais e Caixa alta e baixa quando subtítulos. Admitem-se apenas dois níveis de títulos: TÍTULOS e Subtítulos.

As figuras deverão ser encaminhadas em formato digital (JPG, GIF, TIF), numa resolução mínima de 300 dpi, sem moldura, com escala gráfica e legendas legíveis. Elas igualmente devem estar inseridas no corpo do texto. Não enviar imagens em formato PDF.

As referências e citações devem seguir as orientações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). É fundamental, que os nomes dos autores nas referências, ao final do texto, venham completos. Exemplo: SILVA, José Pedro da; SOUZA, Aline; SANTOS, Rui Paiva. Os títulos das obras devem vir destacados em itálico.

As notas devem ser inseridas no rodapé da página em que forem indicadas por algarismos numéricos arábicos sobrescritos. Exemplo: bairro¹, cidades², metropolização³.

Será responsabilidade dos autores e autoras enviar o texto obedecendo à norma padrão da língua em que estiver escrito. Em caso de necessidade de revisão, os textos serão remetidos aos autores e autoras para correção.

O conteúdo e as opiniões expressos pelos autores e autoras dos textos são de sua exclusiva responsabilidade, não representando necessariamente a opinião dos membros da Equipe Editorial da Revista Cidades.

A seleção dos textos será realizada, preferencialmente, por dois pareceristas do Conselho Científico ou por consultores ad hoc. Nos casos em que não houver consenso no parecer, a arbitragem será decidida por meio de um terceiro parecer.

No processo de seleção, consideram-se três situações: texto aprovado para publicação, texto reencaminhado ao autor/à autora para modificações ou texto recusado. Os textos, após modificados pelos autores ou autoras, serão encaminhados aos mesmos pareceristas que avaliaram a primeira versão.

A revista não promoverá nenhuma forma de remuneração por direitos autorais e os autores e autoras, ao submeterem seus textos, confirmam ciência sobre sua divulgação aberta.

As submissões que não estiverem de acordo com as estas normas serão devolvidas aos autores ou autoras.

Declaração de Direito Autoral

Cidades está licenciada sob a licença Creative Commons Attribution 4.0 International License. A revista não promoverá nenhuma forma de remuneração por direitos autorais e os autores e autoras, ao submeterem seus textos, confirmam ciência sobre sua divulgação em acesso aberto.

Política de Privacidade

Os nomes e endereços informados à Revista Cidades serão usados exclusivamente para os serviços prestados por ela, não sendo disponibilizados para outras finalidades ou a terceiros.

SOBRE A JUSTIÇA ESPACIAL*

GORDON H. PIRIE
University of Cape Town
gordon.pirie@uct.ac.za

RESUMO

Esse artigo reflete sobre a oportunidade e a possibilidade da criação do conceito de justiça espacial a partir das noções de justiça social e justiça social territorial. Os significados contestados, formulações rivais e status incerto da justiça social formam uma fundação nebulosa e dissuasiva. O apelo de avaliações de justiça locacional conduz investigações para novos referentes de justiça e para perspectivas de princípios de justiça espacial. No entanto, parece que na expressão “justiça espacial” o segundo termo só pode se referir a um contexto do conceito e não a um conteúdo. Conceitualizar o espaço como um produto social ao invés de como um contexto para a sociedade pode produzir um conceito substantivo para a justiça espacial.

PALAVRAS-CHAVE: Justiça social, justiça espacial, teoria da justiça, produção social do espaço

* Tradução feita por Rômulo Scariot do artigo originalmente publicado em inglês na revista *Environment & Planning A* (em 1983).

Agradecemos ao autor pela concordância e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro pela aquisição dos direitos autorais à Sage Publishing.

Revisão da tradução feita por Igor Catalão.

ABSTRACT

This essay reflects on the desirability and possibility of fashioning a concept of spatial justice from notions of social justice and territorial social justice. The contested meaning, rival formulations, and uncertain status of social justice form a cloudy and dissuasive foundation. The appeal of evaluations of locational justice steers investigation towards new spatial referents for justice and the prospect of principles of spatial justice. However, it seems that in the term “spatial justice” the prefix can only denote concept context and not concept content. Conceptualising space as a social product rather than as a context for society may yield a substantive concept of spatial justice.

KEYWORDS: Social justice, spatial justice, theory of justice, social production of space

RESUMEN

Este ensayo reflexiona sobre la oportunidad y posibilidad de construir un concepto de justicia espacial a partir de las nociones de justicia social y justicia social territorial. El significado discutido, las formulaciones rivales y el estatus incierto de la justicia social forman una base turbia y disuasoria. El atractivo de las valoraciones de la justicia de localización orienta la investigación hacia nuevos referentes espaciales para la justicia y la perspectiva de principios de justicia espacial. Sin embargo, parece que en la expresión “justicia espacial” el primer término sólo puede denotar el contexto del concepto y no su contenido. Conceptualizar el espacio como un producto social más que como un contexto para la sociedad puede generar un concepto sustantivo de justicia espacial.

PALABRAS CLAVE: Justicia social, justicia espacial, teoría de la justicia, producción social del espacio

RÉSUMÉ

Cet essai réfléchit sur l’opportunité et la possibilité de façonner un concept de justice spatiale à partir des notions de justice sociale et de justice sociale territoriale. Le sens contesté, les formulations rivales et le statut incertain de la justice sociale en forment une base trouble et dissuasive. L’attrait des évaluations de la justice de localisation guide la recherche vers de nouveaux référents spatiaux de la justice et la perspective de principes de justice spatiale. Cependant, il semble que dans l’expression « justice spatiale », le deuxième mot ne peut désigner que le contexte du concept et non son contenu. Conceptualiser l’espace comme un produit social plutôt que comme un contexte pour la société peut produire un concept substantiel de justice spatiale.

MOTS-CLEFS: Justice sociale, justice spatiale, théorie de la justice, production sociale de l’espace

1 | INTRODUÇÃO

Por séculos, desde o tempo de Aristóteles, Homero e Platão, a humanidade tem se interessado pela justiça. Esse interesse tem variado entre a justiça num sentido formal como lei e num sentido informal como uma fundação moral não escrita para trocas e relações econômicas, políticas e sociais. Diferentes noções de justiça emergiram em cenários diversos: tanto sob o islã e o cristianismo, na África, na Ásia e Europa, quanto sob uma organização capitalista e pré-capitalista. Dentro do cenário Ocidental contemporâneo familiar, especialistas em jurisprudência têm um interesse particular nas origens e associações das noções formais de justiça. Entre estes interessados em especificações menos legalistas de justiça, ou seja, em justiça social ou distributiva, estão filósofos políticos, que têm sido os responsáveis primários pela pródiga literatura nos últimos quinze anos.

De forma, cientistas sociais têm se limitado a noções de justiça social como uma maneira de avaliar a distribuição de, por exemplo, renda, riqueza, oportunidades de estudo, tempo livre, posse de automóvel e assistência médica na sociedade. De forma também, alguns geógrafos têm expressado interesse em adotar uma noção de justiça social para se referir a fenômenos similares na distribuição espacial. O primeiro a fila foi Harvey (1973) que, em *Social Justice and the City*¹, explorou algumas das ramificações de investigar a justiça social como se estivesse manifesta (ou ausente) no espaço. Apesar de ter tentado a outros com a noção de “justiça social territorial”, Harvey prontamente abandonou o assunto em favor de estudar o que ele via como problemas

¹ Originalmente, e provavelmente de forma menos influente, teria se chamado *Cities and Surplus: Essays on the Space Economy of Urbanis* (Harvey, 1972).

mais fundamentais: “Eu mudo de uma predisposição para considerar a justiça social como uma questão de justiça eterna e moralidade eterna para considerá-la como algo dependente de processos sociais operando na sociedade como um todo” (HARVEY, 1973, p. 15).

A renúncia do primeiro colocado levou um pouco da sinergia da pesquisa para a justiça social territorial. Subsequentemente, apenas referências isoladas têm sido feitas ao assunto (por exemplo, BUTTIMER, 1974; SMITH, 1977; 1979; PAPAGEORGIOU, 1980). Apenas pesquisas empíricas muito limitadas têm sido feitas (por exemplo, LOODMER, 1977; PINCH, 1979; WAMSLEY, 1980). Apesar da ausência de comentários e pesquisas sustentadas em aspectos territoriais da justiça social, a noção, mesmo assim, entrou em textos introdutórios (por exemplo, HAGGETT, 1979).

O interesse de geógrafos por noções de justiça tem diminuído entre aqueles agora varridos para a pesquisa crítica. Para aqueles não atingidos, para os planejadores, e para se registrar, é interessante refletir sobre os caminhos de referência para a justiça em escritos de geografia, para permanecer informados no progresso da pesquisa na justiça por si só e especular sobre a possibilidade de ampliar a noção de justiça social territorial em um conceito de justiça espacial completamente desenvolvido. Esse é o tema deste ensaio. Longe de desejar criar um caso de relevância para políticas e planejamento em suporte desse exercício, sua razão de ser é apenas uma fascinação com equivalentes espaciais de conceitos não espaciais, e com conceitos que nunca deram frutos, quase deram, ou ainda darão com sabe-se lá quais consequências.

2| O CARÁTER DA JUSTIÇA

Trabalhos contemporâneos sobre o tema da justiça têm principalmente girado em volta da proposição de que a justiça é uma condição que pode ser encapsulada em um ou pouco mais princípios. A maioria desses trabalhos poderiam suprir as frases finais de uma declaração para o efeito de ‘justiça será obtida se ...’. Por exemplo, há justiça se as necessidades de uma pessoa são atendidas. Há justiça se a recompensa de uma pessoa (por exemplo, salário) ou suas posses (por exemplo, riqueza) são proporcionais a sua contribuição para “o bem comum”. É justo se os méritos de uma pessoa são reconhecidos. Há justiça se a propriedade de uma pessoa foi obtida justamente. A distribuição é justa se a posição do indivíduo em pior situação é a melhor possível. E por aí vai. Por exemplo, em seu famoso *A Theory of Justice* (1971), Rawls propõe três princípios lexicalmente ordenados para a justiça.

Para além do caráter obstinado e aparentemente descomplicado da justiça nesses princípios alternativos, sua formulação carrega a implicação de que a justiça pode ser decidida em referência a princípios absolutos selecionados e impostos por um observador externo. A dedução de princípios sobre a organização social a partir de certos pressupostos básicos (como por RAWLS, 1971; NOZICK, 1974; e Philips, 1979) pode ser construída como transmissão de uma qualidade científica para estes critérios de justiça. Isso apenas até certo ponto. Diferentes pressupostos básicos, no entanto, geram princípios diferentes que estão abertos para o debate de qualquer forma. E, conforme as recepções críticas concedidas que Rawls (1971) e Nozick (1974) atestam, deduções em si mesmas não são singulares. Talvez mais seriamente, tem sido argumentado por Fishkin (1979) que todos os princípios de justiça apresentados até então numa literatura colossal tiveram o efeito de legitimar a tirania sendo que existe outra opção não tirânica disponível.

Apesar da avalanche de escritos sobre o caráter da justiça que marcaram a última década, parece que a justiça permanece como uma espécie de enigma. Pesquisas continuadas podem, é claro, render dividendos em termos de princípios mais gerais e completos. No entanto, a busca por princípios singulares e objetivos de justiça não é a única opção aberta. Tem sido sugerido, por exemplo, que fazer justiça envolve consideravelmente mais do que uma mera reverência a uns princípios ou outros, e que a tarefa urgente agora é cultivar um senso de justiça ao invés de desenvolver habilidades mecânicas na derivação e aplicação de princípios abstratos. Becker (1979, p. 389) incita uma visão de justiça como “uma maneira de viver, não meramente um conjunto de condições para uma vida minimamente aceitável”. Seu ponto é ecoado por outros como Kamenka (1980), que entende a justiça como uma atividade intelectual, e Lucas (1980), que a vê como uma espécie de comunicação e como um estado de pensamento. A contribuição de Lucas em particular se destaca como uma exploração da riqueza, sutileza e complexidade da justiça. Justiça, ele propõe, é “um princípio abrangente que geralmente nos direciona a ver as coisas de outros pontos de vista para além de cada ser humano individual” (LUCAS, 1980, p. 71); ela é “nossa condição de ser capazes de entender os raciocínios por trás das decisões e aceitá-las, mesmo que adversas, como as nossas” (LUCAS, 1980, p. 69). Essa interpretação menos rígida, ou menos baseada em princípios da justiça, teria sido ao gosto de Harvey, se fosse evidente uma

década atrás. Conforme escreveu Harvey (1973, p. 16), “o senso de justiça é uma crença profundamente arraigada na mente de muitos (inclusive eu)”. Harvey provavelmente ainda teria colocado a questão da origem dessas crenças como mais importante do que seus contextos.

Como uma alternativa à caracterização da justiça em termos amplos já esboçados anteriormente, há também a possibilidade de tornar a justiça essencialmente subjetiva. Dessa maneira, a justeza de uma situação pode ser decidida pela pessoa que ela afeta diretamente. Um programa formal de pesquisa em justiça subjetiva poderia buscar extrair de uma amostra populacional dimensões de justiça/injustiça por meio de questionários e então ter essas questões escaladas para uma comunidade maior. Menos formalmente, a imersão numa comunidade pode ser usada para procurar sentimentos de indignação e remorso que, segundo Becker (1979) e Lucas (1980), pode-se tomar como o ácido teste da injustiça.

Essa visão subjetiva de justiça é altamente compartimentada, sendo a ideia de fazer “sentir justiça” ou “sentir injustiça” a única base para julgamentos de justiça. Discutivelmente, a justiça percebida é uma indicação mais significativa da injustiça real do que uma avaliação baseada em critérios de terceiros. A abordagem levanta o espectro do pensamento relativista. Numa comunidade de pessoas enganadas ou insensíveis, um espectador não poderia dizer nada sobre flagrantes injustiças. Apesar dessa dificuldade, há com certeza muito a ser dito sobre a autonomia de julgamentos privados de justiça. Como Ericsson (1976, p. 64) pontuou uma vez, “O que é *prima facie* mais plausível do que a ideia de que para decidir o que é moralmente certo, obrigatório, ou justo, decisivo ou pelo menos de peso considerável deve ser atribuído às vontades, gostos ou desgostos das partes interessadas? A moralidade foi, conforme o ditado feita para o homem, e não o homem para a moralidade”.

Paradoxalmente, o recurso para o julgamento da justiça subjetiva de modo a contornar a alta teoria, no entanto, mantém a justiça em estreita associação com a teoria da preferência individual e teoria da escolha social. “Preferências éticas subjetivas” são feitas para assumir proeminência em julgamentos de justiça. Essas são preferências que uma pessoa manteria independentemente de sua posição, incerta de sua posição, ou em igual chance de estar em uma posição. Os claros paralelos com as ideias de Rawls têm sido explorados formalmente por Strasnick (1976).

Essa revisão do caráter da justiça conforme aparece em diversos escritos no assunto tem sido extremamente breve. É adequado, porém, mostrar que o significado de justiça, tal como pode ser incorporado no conceito de justiça espacial, está longe de ser estabelecido. Justiça, de fato, aparenta ser um membro eminente daquele grupo de conceitos que Gallie (1955) considera “essencialmente contestados”. Uma incursão apressada na vasta e muitas vezes inflexível literatura não é uma maneira de começar a moldar um conceito convincente de justiça espacial.

3 | O ESTADO DA JUSTIÇA

Sem dúvida, o apelo de avaliar distribuições em termos de justiça origina-se da aceitação geral da justiça como o padrão moral por excelência. A justiça aparece menos míope do que os princípios mais convencionalmente usados de custo-benefício, eficiência e igualdade — menos aberta à manipulação ou definição de interesses de grupos poderosos. Engels uma vez colocou que justiça era “o princípio fundamental de todas as sociedades... o padrão pelo qual é possível medir todas as coisas humanas... o juiz final apelado em todos os conflitos” (citado em WOOD, 1972, p. 245). Mais recentemente, Rawls (1971, p. 3) salientou que “justiça é a primeira virtude das instituições sociais”. Comentando mais amplamente sobre diversas instâncias de tais expressões em escritos intelectuais e populares, Hayek (1976, p. 66) notou que a justiça tem sido variavelmente taxada como “a saída chefe para emoção moral, o atributo distintivo do bom homem, e o sinal reconhecido da posse de consciência moral”.

Que essas propriedades de justiça podem ser descobertas e de alguma forma controversas não tem diminuído sua invocação ou perseguição. Ao contrário, o significado desse termo é usualmente tomado como certo e nem um pouco misterioso. Existem, no entanto, reservas sobre a qualidade da justiça como um ótimo *optimorum* no que diz respeito às questões de distribuição. Ao cobrir algumas destas questões, o balanço será feito indiretamente sobre o fato de que desenvolver um conceito de justiça espacial, ou de desenvolver uma habilidade de elogiar a justeza de distribuições espaciais, não é um imperativo incontroverso até mesmo para geógrafos do bem-estar ou planejadores urbanos e regionais de mente aberta.

Um dos mais francos críticos do constructo da justiça social é Hayek, um proponente notável da economia de livre mercado. Num trabalho intitulado *The Mirage of Social Justice* (1976), ele, assim como muitos outros, aborda o estranho dilema entre justiça versus liberdade. Hayek se assenta na perspectiva de que uma autoridade central que forma regras restritivas com o propósito de alcançar um resultado previsível e concreto ao invés de simplesmente visar a segurança de condições sob as quais indivíduos podem providenciar suas diversas e múltiplas necessidades está funcionando como uma organização totalitária, revogando liberdades individuais. Do mesmo modo, Hayek argumentou que a justiça social era um conceito mítico que iria destruir a sociedade. Num estilo mais direto, ele pronunciou o uso dos termos “impensado ou fraudulento... um encanto vazio” (p. 12), “uma superstição quase religiosa” (p. 66), uma “coisa obscura” (p. 67), “uma insinuação desonesta... intelectualmente vergonhosa, a marca da demagogia ou do jornalismo barato” (p. 67).

Existem alguns autores que têm investido contra o escopo da justiça como Hayek tem feito. Existem, no entanto, vários filósofos políticos que questionam se a justiça é, ou se poderia chegar a ser, o árbitro supremo das distribuições, nada estando fora de seu domínio. Passmore (1980, p. 47-48), por exemplo, perguntou se não estamos “tentando empacotar muita coisa no conceito de justiça... exigindo moralmente muito de nós mesmos... sacrificando muito para o ideal de justiça ou o que supomos ser justiça.” Kamenka (1980, p. 17-18) argumenta que “a justiça, afinal de contas, não é a única virtude e que seria bom se deixasse algum espaço e autonomia para as outras, concentrando-se em seus próprios negócios ao invés

de brincar de Deus e definir toda a condição humana”. Prudência, compaixão, generosidade, simpatia, gratidão e benevolência são, entre outras, virtudes menos frias. No mesmo molde que Kamenka e Passmore, Lucas (1980, p. 70, 262-263 e 38) tem escrito que justiça “não é toda a racionalidade e nem todas as questões são passíveis de justiça”, que “não há justificativa apenas pela justiça” e que a melhor parte das nossas vidas está... fora do alcance da justiça”.

Reservas sobre o escopo da justiça se estendem também, talvez mais incisivamente, para incluir escritores de tradição radical. Uma objeção típica é que, focalizando em problemas de distribuição e soluções de distribuição para estes problemas, pesquisas e políticas voltadas para a justiça representam sintomas como problemas, escondem conflitos de classe e tortuosamente desvia tudo da revolução. Colocando de forma mais simples, a agonia acadêmica sobre a justiça pode ser considerada como algo que isola totalmente a realidade das impressionantes e transparentes injustiças da vida cotidiana (por exemplo, BEAVON; ROGERSON, 1981). Embora as objeções sejam pertinentes, elas não se restringem à pesquisa sobre a natureza da justiça na literatura marxista ou sob o socialismo (por exemplo, TUCKER, 1968; WOOD, 1972; HUSAMI, 1978; YOUNG, 1978; WOOD, 1979; LANG, 1980).

Finalmente, neste catálogo de criticismo sobre o estado da justiça como referência para avaliação, como alvo planejado, e brinquedo intelectual, deve ser pontuado que a abundante teorização e os comentários críticos em abordagens sobre a justiça torna difícil a adoção de qualquer princípio ou abordagem para fins de aplicação. Nessa tarefa, nem mesmo o sabor ideológico é um guia seguro. Conforme Lang (1980) tem indicado, comentadores respeitados estão eles mesmos em desacordo sobre o mesmo esquema teórico, o de Rawls, é cristão, hobbesiano, individualista, gladstoniano, spenceriano, iliberal, socialista ou liberal revisionista! Faria bem também caso alguém notasse Miller (1976, p 342) afirmando que “nenhuma concepção de justiça pode ser preferida em relação a outra, e conseqüentemente nenhuma prescrição definitiva pode ser feita a respeito da justiça ou injustiça de uma determinada política (exceto talvez quando uma política satisfaz todos os princípios relevantes ou nenhum deles)”. É claro que insistir em um único conceito ou princípio de justiça significa implicar que existe apenas um caminho para a moralidade. Isso pode ser desnecessariamente pedante.

O estado polêmico da justiça como um princípio avaliativo, sem mencionar a intratabilidade da literatura em justiça, pareceria contar muito contra a extensão de noções como a de justiça em qualquer conceito de justiça espacial. A questão que surge é porque geógrafos, ou outros, iriam desejar um conceito de justiça espacial se o valor do seu constituinte principal e os detalhes de sua aplicação são tão discutíveis? Existem duas respostas. Uma para o pesquisador aplicado segundo a qual o anseio pela perfeição não deve impedi-lo de trabalhar com as melhores ferramentas disponíveis. Como antes, nós ainda precisamos de meios para distinguir entre melhor e pior (SMITH, 1977). A segunda resposta aproxima-se do dilema pela porta de trás, por assim dizer, e é interessante para o teórico. Nesse último sentido, é concebível que existe algo sobre julgamentos de justiça num cenário espacial que demandam formulações particulares ou princípios de justiça e então resolver a dificuldade de escolher dentre tantos critérios alternativos de justiça. Independentemente, uma forma de superar a inércia na

busca por um conceito de justiça espacial seria desenvolver uma noção de justiça independente que seja sob medida para julgar assuntos espaciais alcance. O exercício ou atendimento da justiça espacial pode ser feito para levar à aplicação de princípios ou ideias bem diferentes daquelas que têm sido propostas para avaliações espaciais.

4 | OS REFERENTES ESPACIAIS DE JUSTIÇA

Desde o início no trabalho geográfico sobre o assunto, o referente espacial de justiça era fixado na escala da região ou do território. Seguindo os passos de Davies (1968) em tomar “justiça social territorial” como o correlato espacial da “justiça social”, o principal trabalho de Harvey, *Social Justice and the City*, simplesmente saturou aquele referente. No entanto, Harvey foi cuidadoso em reconhecer o território como referência. Ele notou que definir as fronteiras precisas de qualquer território ou região era uma dificuldade fundamental, e que a justiça de uma distribuição ao nível do agregado regional pode manter pouca relação com sua justiça se considerada como um desagregado, por assim dizer, numa escala individual. Outras contribuições de geógrafos ao estudo da justiça distributiva não têm feito nada para mudar o referente territorial.

Existem diversos problemas associados a tomar a “justiça social territorial” como a substância para um conceito de justiça espacial plenamente desenvolvido. Em adição à objeção de que o conceito então sofreria da “falácia de composição” (a limitação escalar notada por Harvey 1973), o conceito sucumbiria facilmente ao clássico fetichismo do espaço. O tratamento do território por si só poderia ser feito para aparecer justo ou injusto, enquanto é, na realidade, uma distribuição por meio de pessoas dentro de um território que é tão julgada. É lamentável usar a expressão “justiça espacial” quando uma melhor seria “justiça no espaço”, ou até mesmo, “justiça social territorial”.

Outra dificuldade em tomar o território como o referente espacial de justiça deriva de considerações sobre a arena legítima de julgamentos de justiça. Opiniões no assunto não chegam perto de ser amplamente compartilhadas, embora existam algumas direções. Miller (1976) tem insistido que questões de justiça surgem apenas em relação a circunstâncias ou tratamento de seres conscientes; o espaço *per se* não pertence completamente a essa categoria. Em seguida, se um dos principais atributos dos julgamentos de justiça são aqueles da individualização, como Lucas (1980) sugere, então o agregado social ou os julgamentos territoriais ostentam um dos elementos chave para a construção dos julgamentos de justiça.

Conforme insinuado, um referente territorial para a justiça espacial requer nenhum outro julgamento de justiça, além daqueles que podem ser feitos em termos de um conceito de justiça social. É a justiça social das distribuições no espaço ou entre e através de territórios que está sendo avaliada. O ponto é esclarecido no tratamento teórico de Smith (1977) sobre a justiça e nos tratamentos de caso por Pinch (1979) e Wamsley (1980). Para Buttimer (1974), a preocupação de que a ancoragem dos critérios de justiça social externamente impostos em modelos geográficos de igualdade ou eficiência espacial seria um esforço falacioso para fornecer prova científica de um julgamento ético, podendo acrescentar-se o aviso

de que não há razão para elevar o estudo da justiça social no espaço para um estudo da “justiça espacial”. O termo “espacial” denota o contexto do conceito e não o conteúdo do conceito; por que tumultuar uma disciplina com termos e conceitos redundantes?

Embora a expressão “justiça social territorial” limite-se em agregar à justiça o referente espacial, a questão que emerge é se esse é o único ponto de referência possível. Se não for, existe uma possibilidade secundária de desenvolver-se um critério/critérios de justiça único para outro domínio espacial. É nesse sentido que talvez haja razão para falar-se num conceito de justiça espacial. E é também nesse sentido que a conceitualização da justiça espacial pode ser pensada como uma atividade bastante afastada da conceituação de justiça social.

Um ponto de referência territorial para a justiça é bastante apropriado para pesquisas regionais comparativas e para definir políticas regionais corretivas. Dentro dos territórios, no entanto, seria tanto interessante, como politicamente relevante, em saber sobre a justeza das vantagens e desvantagens locais. É mesmo perverso que a preocupação para encontrar os melhores locais para fazendas, fábricas, casas e pontos de venda tenha há tanto tempo ocupado pesquisadores, os critérios de avaliação nunca sendo aqueles de justiça, exceto quando justiça e igualdade são confundidas (como em PAPAGEORGIOU, 1980). Ao invés disso, considerações sobre eficiência e igualdade são dominantes. Uma geração de algoritmos de locação/alocação que buscam soluções de menor custo, ou de menor tempo de viagem agregado (talvez sujeito a um teto), ou variabilidade mínima no tempo de viagem (por exemplo, MORRILL; SYMONS, 1977) possibilitam uma ilustração clara desse viés.

Com certeza, seria outra carta na manga se geógrafos pudessem responder a questões como estas: uma pessoa vivendo no lugar x é justo? A distribuição espacial de lojas de conveniência é justa? A construção de algum novo aeroporto é justa? A realocação do hospital é justa? A remoção ou realocação de ocupantes é justa? Questões como estas alcançam desde a justeza de uma localização absoluta ou relativa até sobre a justeza de um processo de locação ou alocação. Considerar a justeza do processo os resultados toca num velho dilema em estudos de justiça. Em respeito a estudos num cenário espacial, pode ser mencionado aqui que as dificuldades percebidas em torno da noção de justiça social territorial têm persuadido alguns geógrafos a assumir pesquisas sobre a justeza de processos que afetam padrões espaciais ao invés seguir uma rota mais convencional de examinar a justeza dos padrões espaciais por si mesmos. Por exemplo, Shelley (1979) e Reynolds (1981) veem justiça como uma condição para tomada de decisões procedimentais ou constitucionais a respeito de questões espaciais, como a localização de edifícios públicos assim como o tamanho e a configuração de escolas e distritos eleitorais. A justiça na tomada de decisão é adequada para garantir, ou pelo menos definir, justiça em resultados espaciais? Qualquer que seja o caso, parece que os tipos de questão listada acima são em última instância somente respondíveis com qualificações posteriores. Uma pessoa vivendo em local x é justo em relação o que? Talvez em relação à justeza de outras distribuições sociais e espaciais? E como isso seria decidido?

A questão central a ser enfrentada quando se defende o caso por um conceito de justiça espacial é se os tipos de perguntas feitas podem ser respondidos sem recorrer a critérios objetivos ou subjetivos de justiça social. É fácil ver que a justeza de uma pessoa morando em local x pode ser decidida em relação a se aquela pessoa teve ou não livre escolha, em relação à renda da pessoa, ou em relação à dependência daquela pessoa do transporte público, por exemplo. Sem estes referentes, existe alguma forma de saber se a distribuição um local é justa? Existe uma forma de formular julgamentos de justiça contingentes apenas à localização? Parece improvável que podemos conjurar uma moralidade com base em distância ou acessibilidade. Afirmar que uma pessoa vivendo em local x é injusto pela distância de x, por exemplo, é apenas implorar pela questão de por que o isolamento em geral ou em particular é injusto. Reservar a expressão “justiça espacial” (ou mesmo ‘justiça locacional’) para uso quando se aborda a justeza da distribuição setorial, social ou regional de atributos como localização, proximidade e acessibilidade não demanda critérios de julgamento que sejam espaciais ao invés de sociais. A expressão “justiça espacial”, mais uma vez, aparece como uma forma abreviada de “justiça social no espaço”.

Deste estreito conjunto de opções, o que resta para formar um conceito de justiça espacial? Uma avenida que permanece aberta para exploração é a formulação do conceito em relação a uma concepção alternativa de espaço em si mesma. Neste ensaio, o espaço tem sido tratado da maneira familiar, como uma espécie de contêiner, como uma entidade ou uma expressão física feita de localizações individuais e a relação de suas distâncias. Essa noção de espaço não é inviolável. Pode também ser concebida como uma criação social, como uma estrutura criada pela sociedade e não simplesmente um contexto para a sociedade (SOJA, 1980). Que a apresentação de Soja dessa perspectiva do espaço é calcada em termos radicais não quer dizer necessariamente que noções de justiça distributiva sejam axiomáticamente incompatíveis com esse ponto de vista. Conceitualizar a justiça espacial em termos de uma perspectiva de espaço como um processo, e talvez em termos de noções radicais de justiça, permanece como um desafio exigente e, não improvável, a única ocasião que pode haver para exigir e construir um conceito de justiça espacial.

5 | CONCLUSÃO

Tem sido a intenção, neste ensaio parte reflexivo, parte especulativo, trazer à tona novas e negligenciadas considerações que persistem em avaliar a geografia como uma ciência aplicada ou como um empreendimento acadêmico. O espectro de critérios avaliativos possíveis inclui justiça; na verdade, em alguns casos justiça pode ser o único critério apropriado.

Referências de passagem à justiça ocorrem frequentemente em diversas fontes populares e acadêmicas. Estas genuflexões à justiça são frequentemente levianas e transmitem uma falsa impressão de uma avaliação informada, sofisticada e de humanitarismo apaixonado. Na verdade, noções de justiça são complexas e multifacetadas, e a prática de justiça não é um assunto fácil. O ritmo apressado da pesquisa em justiça continua a desenterrar ideias frescas sobre o assunto, e o trabalho aplicado por aqueles que se baseiam na filosofia política deve ser

avaliado continuamente neste contexto. Por exemplo, a visão ressurgente de justiça como mais do que uma linha de distribuição com um ou dois princípios finamente definidos abre novas possibilidades para julgamentos de justiça dentro de territórios e entre eles.

Em adição à breve pesquisa sobre o caráter da justiça e seu estado de contestação, foram considerados aos referentes espaciais de justiça. Particularmente notável é que, em negligência às localizações individuais, geógrafos têm persistentemente tomado a região ou o território como o único referente espacial de justiça. Essa prática não contradiz o apelo de ser capaz de julgar a justeza de processos de alocação e realocação. O apelo, na verdade, tem dois lados, pois o julgamento na escala desagregada oferece a possibilidade de construir princípios de justiça espacial que não sofrem das dificuldades que cercam a noção de justiça social territorial. No entanto, da mesma forma que julgamentos de justiça em escala territorial são julgamentos de justiça social no espaço, então também parece impossível julgar a justeza de um local só e separadamente da justeza social de suas raízes e consequências. Nós não temos, e talvez nunca venhamos a desenvolver, uma moralidade espacial independente que seja igualitária à tarefa de julgamento espacial apenas. Apesar do desafio do fetichismo espacial, e a despeito do assalto radical em preocupações liberais de distribuição, valeria a pena investigar a possibilidade de aproximar justiça das noções de espaço socialmente construído.

De maneira geral, este comentário sobre o conceito de justiça espacial dá uma visão de preocupações de justiça em geografia aplicada e teórica que levanta mais poeira do que abaixa. Num canto da geografia humana que, do contrário, está bastante estagnada, isto não é totalmente desagradável. Na verdade, seria uma pena se a ocupação dos filósofos políticos fosse passar completamente despercebidos por teóricos espaciais e pesquisadores aplicados. Igualmente, seria uma pena — um ousaria dizer injusto — se este ensaio tivesse que representar sozinho uma revisão da implicação dessa ação. ■

Publicado originalmente como:

PIRIE, Gordon. On spatial justice. *Environment and Planning A*, v. 15, n. 4, p. 465-473, 1983.

6 | REFERÊNCIAS

BEAVON, K. S. O; Rogerson C. M. **Trekking on**: recent trends in the human geography of southern Africa. *Progress in Human Geography* 5, p. 159-189, 1981.

BECKER, L. C. **Economic justice**: three problems. *Ethics* 89, p. 385-393, 1979.

BUTTNER, A. Values in geography. In: **Research paper 24, Association of American Geographers, Commission on College Geography**. Washington, DC, 1974.

DAVIES, B. **Social Needs and Resources in Local Services**. Londres: Michael Joseph, 1968.

ERICSSON, L. O. **Justice in the Distribution of Economic Resources**. Estocolmo: Almqvist and Wiksell, 1976.

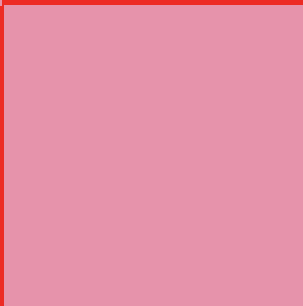
FISHKIN, J.S. **Tyranny and Legitimacy**: A Critique of Political Theories. Yale University Press: New Haven, CT, 1979.

GALLIE, W. B. **Essentially contested concepts**: *Proceedings of the Aristotelean Society* 56. Pág. 167-198, 1955.

HAGGETT, P. **Geography**: A Modern Synthesis. Nova York: Harper and Row, 1979.

- HARVEY, D. **Social Justice and the City**. Maidenhead: Edward Arnold, 1973.
- HAYEK, F. A. Law, Legislation and Liberty. In: *The Mirage of Social Justice: Volume 2*. Oxon: Routledge and Kegan Paul, 1976.
- HUSAMI, Z. I. Marx on distributive justice. In: **Philosophy and Public Affairs** 8, p. 27-64, 1978.
- KAMENKA, E. What is justice? In: **Justice**. Nova York: Ed. E. Kamenka, p. 1-24, 1980.
- LANG, W. Marxism, liberalism and justice. In: **Justice**. Nova York: Ed. E. Kamenka, p. 116-148, 1980.
- LOODMER, P. **A Geographical Investigation of the Social Justice**. Content of Urban Planning Decisions PhD thesis, Department of Economics, London School of Economics and Political Science, Londres: University of London, 1980.
- LUCAS, J. R. **On Justice**. Oxford: Clarendon Press, 1980.
- MILLER, D. **Social Justice**. Londres: Oxford University Press, 1976.
- MORRILL, R. L.; Symons J. Efficiency and equity aspects of optimum location. In: **Geographical Analysis** 9, p. 215-225, 1977.
- NOZICK, R. **Anarchy, State and Utopia**. Oxford: Basil Blackwell, 1974.
- PAPAGEORGIU, G. J. Social values and social justice. In: **Economic Geography** 56, p. 110-119, 1980.
- PASSMORE, I. A. Civil justice and its rivale. In: **Justice**. Nova York: Ed. E. Kamenka, p. 25-49, 1980.
- PHILLIPS, D. L. **Equality, Justice and Rectification**. Nova York: Academic Press, 1979.
- PINCH, S. **Territorial justice in the city: a case study of the social services for the elderly in Greater London** in *Social Problems and the City*. Londres: Oxford University Press, p. 201-223, 1979.
- RAWLS, J. **A Theory of Justice**. Londres: Oxford University Press, 1971.
- REYNOLDS, D. The geography of social choice in Political Studies from Spatial Perspectives. Nova York: Ed. A. D. Burnett , p. 91-110, 1981.
- SHELLEY, F. M. **Locational procedures for public goods under a Rawlsian system of social justice**. Iowa City: University of Iowa, 1979.
- SMITH, D. M. **Human Geography: A Welfare Approach**. Berks: Edward Anold, 1977.
- SMITH D. M. *Where the Grass is Greener*. Croom Helm, London, 1979.
- SOJA E. W., The socio-spatial dialectic. **Annals of the Association of American Geographers** 20, p. 207-225, 1980.
- STRASNICK S., **The problem of social choice: from Arrow to Rawls**. *Philosophy and Public Affairs* 5. p. 241-273, 1976.
- TUCKER R. C., Marx and distributive justice in *The Marxian Revolutionary Idea*. Ed. R. C. Tucker. W. W. NORTON, New York, 1968.
- WALMSLEY Ds, **Social Justice and Australian Federalism. Department of Geography**, University of New England, Armidale, NSW, 1980.
- WOOD A. W., The Marxian critique of justice. **Philosophy and Philosophy and Public Affairs Public Affairs** 1. p. 244-282, 1972.
- WOOD A. W., **Marx on right and justice: a reply to Husami**. 8. p. 267-295, 1979.
- YOUNG G., **Justice and capitalist production: Marx and bourgeois ideology**. *Canadian Journal of Philosophy* 8. p. 421-455, 1978.





MODO DE EXISTÊNCIA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA:

Uma visão atual dos circuitos da economia urbana

MARIA LAURA SILVEIRA
Conicet/Universidad de Buenos Aires
maria.laura.silveira.1@gmail.com

RESUMO

Buscamos elaborar um quadro teórico-empírico geral dos circuitos da economia urbana à luz da globalização, entendendo os como categorias aptas para compreender e cindir analiticamente o fenômeno urbano. O artigo está estruturado em uma introdução, cinco itens e uma conclusão. Na introdução apresentamos, brevemente, algumas das noções mais utilizadas no estudo da economia urbana. Nos seguintes itens, refletimos sobre a globalização vista como um período e algumas características do processo da urbanização contemporânea; os circuitos da economia urbana como constitutivos do fenômeno urbano; o circuito superior; a porção marginal do circuito superior; o circuito inferior e, finalmente, à guisa de conclusão, apresentamos algumas das complementaridades entre eles. Estas reflexões encontram seus fundamentos em pesquisas teóricas e empíricas, individuais e coletivas, assim como nas teses e dissertações orientadas.

PALAVRAS-CHAVE: fenômeno urbano, técnica, globalização, circuitos da economia urbana, categorias.

ABSTRACT

I seek to elaborate a general theoretical-empirical frame of the circuits of urban economy at globalization, seeing them as categories apt to understand and analytically split the urban phenomenon. This article is structured in an introduction, five items and a conclusion. In the introduction I briefly present some of the most widely used notions in the study of urban economy. In the following sections I reflect about globalization as a period and about some characteristics of the process of contemporary urbanization; the circuits of urban economy as constitutive of the urban phenomenon; the upper circuit; the marginal portion of the upper circuit; the lower circuit and finally, by way of conclusion, I present some of the complementarities between them. These reflections are based on theoretical and empirical research, individual and collective, as well as in doctoral theses and master's degrees carried out under my direction.

KEYWORDS: urban phenomenon, technology, globalization, circuits of urban economy, categories.

RESUMEN

Buscamos elaborar un marco teórico-empírico general de los circuitos de la economía urbana a la luz de la globalización, entendiéndolos como categorías adecuadas para comprender y escindir analíticamente el fenómeno urbano. El artículo está estructurado en una introducción, cinco ítems y una conclusión. En la introducción, presentamos brevemente algunas de las nociones más utilizadas en el estudio de la economía urbana. En los siguientes ítems reflexionamos sobre la globalización vista como un período y algunas características del proceso de urbanización contemporáneo; los circuitos de la economía urbana como constitutivos del fenómeno urbano; el circuito superior; la porción marginal del circuito superior; el circuito inferior y, finalmente, a modo de conclusión, presentamos algunas de las complementaridades entre ellos. Estas reflexiones encuentran sus fundamentos en investigaciones teóricas y empíricas, individuales y colectivas, así como en tesis y disertaciones dirigidas.

PALABRAS CLAVE: fenómeno urbano, tecnología, globalización, circuitos de la economía urbana, categorías.

1 | INTRODUÇÃO

Numa interessante reflexão escrita no alvorecer do século passado, Simmel (2006) explicava que as formas do conhecimento científico são formações históricas e, por essa razão, nunca recolhem de maneira completamente adequada a totalidade dos conteúdos do mundo. É o caso, muitas vezes, de ideias herdadas, pré-estabelecidas ou, inclusive, de categorias fundadas na observação de um fragmento da totalidade, próprio de um determinado momento, que se tornam verdadeiras cristalizações de uma realidade em permanente movimento. Talvez essa seja a explicação, no estudo da urbanização e das cidades, da consolidação e persistência de um pensamento dualista, que pode ser reconhecido em diversos dualismos tecnológicos, morfológicos, sociológicos e econômicos, tantas vezes berço e tantas outras resultado da noção de setor informal (Silveira, 2008). Mais recentemente esta ideia tem sido retomada na interpretação do proletariado informal de Davis (2006, p. 178) que, para o autor, tem atualmente um papel macroeconômico revolucionário. Até os dias de hoje, a perspectiva do setor informal resulta bastante dominante na literatura dos estudos urbanos e, entre os trabalhos mais recentes, podemos mencionar os de Muhanga (2020), Mugoda et al. (2020), Huang et al. (2020), Nurhayati (2020), Sharma e Nath (2021), Resnick (2021), Ngumkeu e Okou (2021).

Cunhada para discutir as atividades não reguladas pelo poder central na economia soviética e em outras de caráter centralizado, a ideia de *second economy* foi retomada mais tarde para identificar uma economia estruturalmente desintegrada da primeira economia (SIK, 1992;

BAGACHWA e NAHO, 1995), tal como apareceu no discurso do Presidente Thabo Mbeki's na África do Sul em 2003 e nos trabalhos de Reynolds e Van Zyl (2006), Skinner (2006), Rogerson (2007), Toit e Neves (2007) e Arthur (2011). A emergência de um poderoso sistema de produção informal protegido pelo Estado na China, que alimenta o comércio de grande parte do planeta, põe em tensão, segundo Pinheiro-Machado (2011), as noções de informalidade e de segunda economia. Por outra parte, Davis (2006) propõe a expressão "terceira economia" para referir-se à busca de formas quase mágicas de apropriação da riqueza, tais como o jogo e as loterias.

Muito foi discutido nos âmbitos estatais e supra estatais em torno do papel das pequenas e médias firmas na criação de empregos e, particularmente, na sobrevivência das populações pobres. A depender da promoção ou não da tecnificação, dos quadros normativos referidos aos conflitos trabalhistas, tributários e fundiários, dos novos métodos de organização nas empresas e dos graus de urbanização, a capacidade dessas empresas para ampliar a base de empregos em ritmos mais acelerados do que as grandes tem sido apresentada como dado surpreendente e mesmo positivo. Impossível não lembrar as antigas metáforas da "esponja" tão frequentes nos organismos internacionais na segunda metade do século passado.

Contudo, se esses debates tiveram algum mérito foi o de chamar a atenção, cada um ao seu compasso, sobre a profunda desigualdade da renda e a existência de múltiplas atividades de produção e consumo nas

idades dos países periféricos. Mais coincidentes no reconhecimento das manifestações do que nas suas causas e interdependências, as diversas interpretações atingiram, também, diferentes graus de visibilidade e, inclusive, de participação na formulação de políticas de Estado e na produção de estatísticas.

Nos dias de hoje, o quadro de vida torna-se mais complexo graças à globalização dos processos econômicos, políticos, jurídicos e culturais. A cada momento da história, reconhecemos uma modernização ou, mais precisamente, várias modernizações sucessivas e coexistentes (SANTOS, 1972), que nos levam a concordar com Meschonnic (1988) quando, debruçado sobre a modernidade, afirmava que o plural era de rigor. É, portanto, de modernidades que estamos falando ao referir-nos à natureza do período técnico-científico-informacional (RICHTA, 1974; SANTOS, 1988, p. 27), caracterizado pela “invenção do método da invenção”, capaz de produzir a cada dia uma nova modernização. No entanto, a multiplicidade de manifestações produtivas e consumptivas no território nacional e na cidade pode conduzir, hoje, a certo ceticismo sobre sua apreensão e, por essa via, derivar na canhestra utilização de categorias pré-estabelecidas –e legitimadas– levando a uma excessiva simplificação ou a uma interpretação reducionista, mais afeta a uma classificação do que a uma compreensão do atual movimento do real. Daí a necessidade permanente de teorizar, isto é, de preencher as categorias com os dados do presente.

A partir das numerosas transformações contemporâneas, é importante refletir sobre a atual morfologia urbana e a dinâmica

das cidades. Como as atividades econômicas ganham novos conteúdos técnico-científicos, informacionais e financeiros, a cidade revela infinitas divisões territoriais do trabalho que, em função da sua interdependência, da sua desigual capitalização e do seu dinamismo, poderiam ser entendidas como diferentes circuitos econômicos, constitutivos de um fenômeno urbano visto como uma totalidade. É por essa razão que podemos continuar falando de um espaço dividido que é, também, compartilhado, tal como propõe o título do já clássico *L'espace partagé*, escrito por Milton Santos em 1975.

O objetivo deste artigo é, portanto, discutir os circuitos da economia urbana à luz da globalização, vistos como categorias aptas para compreender o fenômeno urbano a partir de cisões significativas. Para isso, buscaremos retratar suas feições e constituição atual, fundamentados nas nossas pesquisas teóricas e empíricas, individuais e coletivas, e nas teses e dissertações orientadas. Além desta introdução, que visou mostrar alguns traços do contexto de ideias em que o fenômeno é abordado, o texto compõe-se, a seguir, de uma reflexão sobre o período da globalização e a urbanização contemporânea, os circuitos da economia urbana como constitutivos do fenômeno urbano, o circuito superior, a porção marginal do circuito superior, o circuito inferior e, finalmente, algumas ideias sobre as articulações e complementaridades entre eles.

2 | O PERÍODO VISTO COMO TOTALIDADE E A URBANIZAÇÃO

Face à complexidade do mundo atual, o exercício de apreender a totalidade parece tornar-se mais árduo do que no passado. Em outras palavras, a aceleração dos processos, a sofisticação dos objetos técnicos, a invisibilidade dos agentes que comandam e certa dissociação entre estes e os que executam o trabalho no lugar, as normatizações, o poder das finanças e da informação desenham a atual divisão territorial do trabalho hegemônica e, tantas vezes, nos afastam da compreensão do real total que é o período atual. Neste, um conjunto de variáveis-chave –tecnociência, informação e finanças– controla o movimento da totalidade a partir de uma dada organização. Se alguma dessas variáveis conhece uma evolução brutal, a organização falha e advém uma crise que, eventualmente, pode acabar numa ruptura. Visto como um sistema global de eventos, o período atual revela as possibilidades que as pessoas, as firmas, as instituições e os lugares têm graças a sua condição de contemporaneidade. No entanto, essas possibilidades se realizam de forma desigual, uma vez que esses agentes e lugares recebem seletivamente o novo e o transformam num outro novo. É a possibilidade concreta do período atual tornada existência ou a consciência da sua falta de realização o que constrói a contemporaneidade. De modo que um olhar que ignore essa realização diferenciada não poderá compreender a totalidade.

Quando Karel Kosik (1976, p. 35) elabora uma noção de totalidade concreta, argumenta que “totalidade não significa *todos os fatos*. Totalidade significa: realidade como um todo estruturado, dialético, no qual ou do qual um fato *qualquer* (classe de fatos, conjunto de fatos) pode vir a ser racionalmente compreendido”. Continua dizendo o autor (KOSIK, 1976, p. 40) que, por essa via, “cada fenômeno pode ser compreendido como momento do todo”. É um permanente movimento de totalização, tal como definido por Sartre (1979).

Em outras palavras, não é o período da globalização –o tempo do mundo– a única totalidade que explica a urbanização e a cidade como fenômenos históricos, ao mesmo tempo processos e resultados temporários, evitando o atraente atalho de descrever a cidade como um mero resultado. Esse tempo do mundo encontra, no território usado de um país, um conjunto de existências que deformam a sua natureza. Esse território usado é o resultado provisório da formação socioespacial, isto é, um momento da história paralela das coisas e das ações que pode ser observado na configuração territorial de um país e na distribuição e organização da população, da economia, do Estado, do direito, da técnica e do trabalho (SANTOS, 1977; SANTOS e SILVEIRA, 2001; SILVEIRA, 2014). Por isso, o tempo da globalização ganha aí uma nova natureza e se revela parcialmente numa pluralidade de manifestações empíricas, ensejando o risco de tomar a parte pelo todo, isto é, o fragmento como sendo a totalidade. Daí a nossa insistência em abordar o urbano e a economia urbana como fenômenos.

Portanto, tratar o real como um fenômeno supõe partir das coisas, elas próprias, para entender o que acontece além delas, buscando captar os nexos invisíveis que as relacionam entre si. Alertando sobre a importância daquilo que nos aparece, Maffesoli (1997) explica que o trabalho do pensamento é sublinhar todas as

características de tal fenômeno. É desse modo que estamos chamados a explicar os atuais processos de urbanização e as respectivas cidades e redes urbanas, compreendidas como totalidades ou sub-totalidades concretas num permanente movimento de reformulação do tempo global e do território usado da Nação.

Nesse sentido, a economia política da urbanização (SANTOS, 1994) permite ver, na formação socioespacial, a seletividade das forças da modernização nas suas formas e nos seus efeitos, isto é, que as variáveis modernas não são acolhidas nos lugares ao mesmo tempo nem na mesma direção, levando a uma inserção diferencial das porções do país na divisão territorial do trabalho. De tal maneira, esses processos desenvolvem-se sobre um espaço já organizado a partir de profundas diferenças de renda e, portanto, de consumo, e com diferentes custos dos fatores de produção, isto é, com desigual capacidade de produzir e de agregar valor à produção. O resultado é uma hierarquia das atividades pré-existentes e uma tendência à hierarquização das atividades novas. Nesse retrato o consumo pode ser entendido como uma força de dispersão e a produção, como uma força de concentração. Ambas as forças realizam-se de modo segmentado.

3 | FENÔMENO URBANO E CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

Nas últimas décadas, o planeta conheceu a acelerada difusão do fenômeno urbano, caracterizada, ao mesmo tempo, pela sua extensão e pela sua intensidade. Debruçado sobre ambas as manifestações, Lefebvre (1973) refletiu sobre os aspectos críticos da cidade e do urbano, propondo o par explicativo implosão-explosão. Mais recentemente e retomando as ideias do pensador francês nas suas teses sobre a urbanização planetária, Brenner (2013) assinala que a implosão é dada pelos processos de concentração e aglomeração e a explosão pela extensão do tecido urbano e a intensificação da conexão entre lugares, territórios e escalas. É a metropolização o que se descortina diante dos nossos olhos, consolidando-se como uma tendência que decorre da revolução do consumo, como já assinalou Santos (1994). Mas, ao mesmo tempo, crescem as cidades médias e ganham relevância certas cidades locais e cidades de fronteira, consequência da difusão concentrada e localizada da produção, assim como das desigualdades macroeconômicas entre países vizinhos. Como resultado do acirramento das divisões territoriais do trabalho, do peso da produção imaterial na vida econômica e da expansão dos consumos sociais e mercantis, materiais e imateriais, as redes urbanas são mais rapidamente reorganizadas. As articulações entre cidades numa mesma rede ou em redes urbanas diferentes, assevera Sposito (2010), decorrem tanto de relações competitivas como de relações de complementaridade.

O corolário dessa aceleração da urbanização é o crescimento extraordinário do meio construído urbano. As nossas cidades crescem em altura e em extensão, amiúde envolvendo ações especulativas que estendem o tecido urbano a maior velocidade do que a provisão dos serviços que asseguram o bem-estar da população. Além disso, as políticas de modernização dos sistemas de transporte implicaram um escasso desenvolvimento das ferrovias e uma opção pelos modelos viários que, somados ao crédito para aquisição de veículos, tiveram como desfecho a formação ou consolidação de tecidos urbanos radiais, extensos

e congestionados. Embora nos dias de hoje algumas parcelas desse tecido estejam submetidas a importantes processos de revitalização e implantação de transporte sobre trilhos, essa configuração territorial, vista como uma totalidade e indissociavelmente unida a uma economia na qual o crescimento do emprego formal é exíguo e a oferta de bens tecnológicos é profusa, criou as condições para o desenvolvimento de atividades de transporte de pessoas e mercadorias por meio de bicicletas, motos, triciclos e carros. São atividades que nascem nos interstícios de divisões territoriais do trabalho mais capitalizadas.

Dir-se-ia que o gigantismo da mancha urbana –para utilizar a expressão de Drakakis-Smith (2000)– leva à formação de regiões metropolitanas estendidas, com novos e renovados problemas de gestão e econômicos, estudados na América Latina por autores como Pírez (2014) e Coraggio (2000) respectivamente. Desse modo, a mancha urbana expressa uma justaposição de divisões do trabalho que, na sua articulação, revelam um mosaico de normas elaboradas, em diferentes momentos, para atender geralmente interesses individuais ou corporativos.

Portanto, a cidade pode ser entendida como uma pluralidade de divisões territoriais do trabalho superpostas. É bem verdade que não seremos capazes de ver e inventariar todas essas existências, mas podemos perceber algumas delas como fenômenos, cuja apreensão pode ser feita por meio das categorias propostas pela teoria dos circuitos da economia urbana (SANTOS, 1975; 1994). Em outras palavras, a cidade é vista como um único sistema cujo movimento é dado por vasos comunicantes que são os circuitos; de tal modo que somente é possível reconhecer e compreender um dos circuitos concomitantemente à identificação e ao entendimento do outro. Longe de compor uma dualidade, o circuito superior e o circuito inferior revelam sua existência unitária e sua oposição dialética.

A existência unitária refere-se à reciprocidade de influências entre os agentes ou, em outras palavras, se um circuito não influísse no outro não haveria fenômeno urbano, uma vez que os circuitos não são estanques, mas responsáveis pelo movimento do espaço e da economia. A origem dos circuitos explica sua existência unitária, já que estes advêm das sucessivas modernizações capitalistas, técnicas e organizacionais, associadas às profundas desigualdades na distribuição da renda. Os circuitos são o modo de existência da cidade submetida a tais modernizações. Não têm origem nem existência independente e, por isso, cada circuito *per se* carece de autonomia de significado.

A oposição dialética significa que um circuito não se define sem o outro. Há, nessa existência unitária, laços de complementaridade, pois um circuito é oposto ao outro e, desse modo, o trabalho se organiza, embora para o circuito inferior se trate de uma relação de subordinação com o circuito superior. Isto significa dizer que o valor dos circuitos é relacional, incluindo também a percepção dos seus limites. Em outras palavras e como já nos alertava Tilly (2000), limites e relações desiguais reforçam-se reciprocamente. Cabe aqui lembrar que os graus de tecnologia, capital e organização não são alheios à especificidade técnica e econômica da atividade nem tampouco às condições do lugar. Portanto, os circuitos poderiam ser definidos e identificados a partir dessas duas condições.

Cada circuito tem características próprias e distintivas, extraídas do real a partir dessa visão unitária e teorizadas como elementos constitutivos que permitem defini-lo e explicar seu arranjo. Tais características conferem a cada circuito coerência interna e o diferenciam do seu oposto, fazendo dele um objeto de pensamento ou uma categoria analítica, que pode ser operacionalizada a partir do estudo do meio construído urbano, do sistema técnico, da organização, do consumo, das migrações e dos graus de capitalização.

Contudo, entre os circuitos há nexos, também extraídos do real a partir dessa visão unitária e teorizados como elementos relacionais que possibilitam apreender a interdependência e a articulação de um circuito com outro. Assim, podemos compreender ambos os objetos de pensamento ou categorias analíticas, circuito superior e circuito inferior, como uma categoria sintética e unitária, isto é, o fenômeno urbano.

São momentos da análise que separam o que, no início do processo histórico, é uma coisa só. Daí a importância de que nem os conceitos nem os procedimentos mutilem os nexos. Por isso, não se trata de utilizar categorias absolutas nem de elaborar um esquema classificatório (SILVEIRA, 2016).

Como o fenômeno urbano é uno, as divisões do trabalho na cidade estabelecem entre si uma relação de necessidade. No entanto é evidente que para os agentes que trabalham com baixos graus de capital, tecnologia e organização essa necessidade tem o nome de subordinação. De tal maneira, entendemos que as modernizações fazem da cidade um espaço dividido, constituído por distintos circuitos de produção e consumo.

A cada modernização renova-se a composição do capital e, em consequência, o emprego e o desemprego transformam-se quantitativa e qualitativamente. Por exemplo, graças à automação, Facebook e Google demandam 10% dos empregos que necessita uma agência de publicidade para a mesma tarefa (MAGNANI, 2019). Desse novo desemprego deriva uma nova feição e uma reorganização da porção marginal do circuito superior e do circuito inferior. Em outras palavras, o circuito superior transforma-se graças à nova composição do capital, cujas manifestações mais visíveis são os automatismos e a ubiquidade do dinheiro em estado puro e cuja consequência é o desemprego, sendo este último o principal fator que provoca a elasticidade do circuito inferior. Nessa dinâmica autopropulsiva e oligopolizada da economia superior, o circuito inferior é, portanto, um resultado indireto. Daí a necessidade de ver o real como fenômeno.

A pandemia de Covid 19 veio agravar, ainda mais, os quadros de pobreza nos países periféricos. Embora, durante o ano de 2020, perderam-se mais de 140 milhões de empregos a escala mundial, também a riqueza aumentou 7,4% graças ao crescimento das bolsas, à valorização dos bens imobiliários, às baixas taxas de juros, à redução de diversos custos para algumas grandes empresas e aos lucros da indústria de alta tecnologia (CEPAL, 2021). É evidente que esse aumento da riqueza não foi heterogêneo apenas socialmente mas também territorialmente, já que a América Latina e o Caribe tiveram a pior queda do PIB desde o início do século XX e, entre 2019 e 2020, perderam-se 25 milhões de empregos (CEPAL, 2021). Ambas as formas de heterogeneidade autorizam a reforçar um olhar da cidade a partir dos circuitos da economia urbana. Nesse contexto, é possível que se intensifique o crescimento por autopropulsão do circuito superior e, por isso,

a velocidade de transformação das suas porções marginais seja mais alta, o que significará uma vida mais efêmera das pequenas e médias empresas. Pelas duas vias, isto é, pelas novas dinâmicas do circuito superior e da sua porção marginal, mais população poderá engrossar o circuito inferior, renovando o significado do que McGee (1971) reconheceu como sua capacidade autoinflacionária

4| CIRCUITO SUPERIOR, MACRO-ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO, METRÓPOLE CORPORATIVA

Resultado direto da modernização tecnológica e organizacional, a atual divisão territorial do trabalho hegemônica é construída por grandes empresas que, exercendo situações de monopólio e oligopólio, tecem relações fora da cidade e da região (SANTOS, 1975). Com efeito, a escala de ação do circuito superior revela sua abrangência crescentemente planetária e multissetorial, demandante de numerosas funções de coordenação (CORIAT, 1976) que os seus agentes reservam para si, desprezando boa parte das funções de execução. Em outras palavras, esse circuito é superior porque as ações que presidem o comportamento dos seus agentes ultrapassam a mancha urbana e desenvolvem, no território como um todo e inclusive no planeta, o que Giddens (1987, p. 63) denomina “uma bateria de capacidades causais, incluindo a de influenciar as capacidades causais desdobradas pelos demais agentes”. Tal bateria de capacidades fica evidente tanto na política de uma empresa global como Fiat na Argentina e no MERCOSUL (DONATO LABORDE e ASTEGIANO, 2018), como na relação, no circuito superior de alimentos, entre firmas desse porte e as que Busch (2019) denomina “empresas de ancoragem na formação socioespacial”. Em consequência, não se trata de uma interpretação meramente urbana que busca explicar a cidade *per se*, mas de uma teoria que considera o território como variável explicativa central, conduzindo-nos, mais uma vez, para uma economia política da urbanização.

Mas a difusão de uma modernização seletiva, encarnada na expansão do circuito superior sobre um espaço hierarquizado, provoca o crescimento do circuito inferior nas metrópoles e, cada dia mais, em cidades de outros tamanhos, as quais passam a articular-se de modo diverso na rede urbana. Na medida em que as grandes empresas instalam novos pontos e áreas de produção e comercialização, tais como a exploração de petróleo e minérios, a agricultura moderna, os bancos, as instituições financeiras ou redes de comércio atacadista e varejista vinculados a consumos banais, muda a vida de relações da cidade e as firmas agropecuárias, industriais e comerciais do lugar devem subordinar-se às demandas das grandes empresas ou inclusive podem desaparecer (BERNARDES, 2015). Gabriela Maldonado (2021) explica o espraiamento das topologias de empresas globais vinculadas à modernização agrícola na cidade de Río Cuarto, na província argentina de Córdoba, a partir da implantação de filiais e unidades de negócios, além dos bancos e comércios e serviços especializados. Numa reorganização dessa natureza tende a mudar a equação do emprego e a crescer o circuito inferior, dando um ar de família às paisagens ao longo da rede urbana.

Na economia superior, o dinheiro e os instrumentos financeiros são profusos e capilarizados, uma vez que seus agentes são bancos e instituições financeiras ou têm participação nestes, com as respectivas interferências nas demais atividades. Além disso, essas firmas trabalham com grandes volumes de mercadorias,

exceto as lojas especializadas de preços muito altos ou mesmo as atividades sob encomenda e, portanto, dominam a massa, mas hoje, sobretudo, os fluxos graças à logística, ao *just-in-time* e às tecnologias da informação. Na circulação de pessoas e objetos, a produção do movimento material –o transporte– acaba sendo, muitas vezes, menos interessante porque menos rentável para as grandes firmas do que a produção do movimento imaterial –a logística. Daí o poder econômico das empresas de logística, *trading companies*, consultoria que, perseguindo o que Arroyo (2015) denomina porosidade territorial, não podem prescindir do Estado.

O circuito superior conta, outrossim, com possibilidades técnicas e normativas para demitir mão-de-obra ou impor novas relações como as contratações temporárias e, em definitivo, para comandar as variáveis determinantes da época. Entretanto, hoje não são apenas grandes indústrias e bancos que fazem parte do circuito superior, mas também corporações globais e multissetoriais, empresas de consultoria e informação, de produção e serviço de alta tecnologia, firmas do *entertainment*, fundos de investimento e fundos de pensão. Salientam, ainda mais a partir da pandemia de Covid-19, as firmas tecnológicas globais como Alphabet, Amazon, Apple, Microsoft, Netflix, Meta e as chinesas Baidu e Tencent, produtoras e usuárias da digitalização, da inteligência artificial e da robótica que produzem e comandam o *big data* e cujas repercussões na vida urbana demandarão ainda muita pesquisa e reflexão.

Paralelamente observamos uma nova divisão territorial do trabalho no mundo financeiro, cujo papel na urbanização é inegável por meio dos ATM (CONTEL, 2011) onipresentes nos estabelecimentos de comércios e serviços, das instituições financeiras que oferecem crédito desburocratizado, das bandeiras dos cartões de crédito, das grandes redes comerciais, das *fintech* (PARSERISAS, 2020; 2021) e dos aplicativos nos celulares, manifestações mais visíveis de um processo de concentração de capital e ubiquidade de produtos e investimentos. Caracterizada ademais por bancos que terceirizam funções (CREUZ, 2018) e por firmas que operam e asseguram, através da engenharia de dados, os processos de envio, captação e transmissão de informações com o papel central dos *gateways*, essa “economia monetária digital” (CREUZ, 2019, p. 432) encontra no endividamento um novo traço de união entre os circuitos. No momento em que o risco é transformado em mercadoria a partir dos derivados, que Appadurai (2017, p. 14) entende como “a principal inovação técnica que caracteriza as finanças contemporâneas”, todos os atores podem ser alcançados pelo crédito. Montenegro (2014, p. 231) explica que o aumento da oferta de crédito vem acompanhado, nas metrópoles brasileiras, “do avanço do endividamento e da inadimplência, implicando, por conseguinte, a reprodução da pobreza em novos termos”. Um autor como Lazzarato (2013, p. 24) assevera que “pelo simples mecanismo dos juros, quantias colossais são transferidas da população, das empresas e do Estado benfeitor aos credores”.

Por outra parte, como o capital comercial tornou-se financeiro, certas firmas ganham novo poder. É o caso das redes de atacado, de eletrodomésticos, de materiais de construção e dos hipermercados, detentores de cartões fidelidade e de crédito, tantas vezes instalados em bairros pobres, nas novas centralidades metropolitanas e ao longo da rede urbana (DI NUCCI, 2015). Se os cartões de

crédito podem ser vistos como mediação visível da monetarização da vida social, os agentes com capacidade de emití-los podem revelar que nos encontramos perante novas formas de capital financeiro (SILVEIRA, 2020). Mais uma manifestação da expansão do sistema financeiro para além do sistema bancário.

Uma topologia de pontos de produção, distribuição e consumo desenha-se na cidade e no território nacional ao sabor de dinâmicas de escala global, levando à modernização do meio construído urbano. Assim como na escala nacional, é mister criar no espaço urbano as condições de realização da produção dos agentes mais poderosos, o que resulta num condicionamento ao poder público, sobretudo face ao déficit de equipamentos coletivos, particularmente nas metrópoles. Na década de 1970, Topalov (1979) propôs a noção socialização capitalista para denominar as modernizações financiadas com o dinheiro do conjunto da sociedade e cujos benefícios eram usufruídos por um punhado de agentes. Mais tarde, Santos (1990, p. 95) alertava sobre a formação de cidades e metrópoles corporativas nas quais “o essencial do esforço de equipamento é primordialmente feito para o serviço das empresas hegemônicas” e “o que porventura interessa às demais empresas e ao grosso da população é praticamente o residual na elaboração dos orçamentos públicos”.

Contudo, ir além do fenomênico significa captar a filigrana de divisões territoriais do trabalho de diferente capitalização que permitem compreender como cada agente encontra um lugar na cidade para realizar sua produção. Eis a economia política da cidade (SANTOS, 1994), vista como um método para apreender o espaço geográfico, sinônimo de território usado.

Perante a atual constituição e divisibilidade do fenómeno técnico, as divisões sociais e territoriais do trabalho tornam-se ainda mais complexas porque um número maior de agentes pode ter acesso aos objetos ou às formas de fazer tecnicizadas. Aqui ganha novo significado a noção de *general intellect* (MARX, 1972, p. 230), isto é, a “força objetivada do conhecimento”, o conhecimento social tornado força produtiva, a capacidade científica objetivada que complementa o sistema de máquinas. Tratar-se-ia de um patamar superior do modo pelo qual se perfaz a cooperação e se produz a riqueza.

Na opinião de Virno (2008) o *general intellect* não está presente apenas no capital fixo, mas também no trabalho vivo, sobretudo na interação comunicativa. Para esse autor trata-se da ação concreta e concertada entre indivíduos na forma de paradigmas epistêmicos, linguagens artificiais e constelações conceituais que governam a comunicação social e as formas de vida. Hoje essa seria a principal força produtiva (VIRNO, 2008). Não está longe da ideia de tecnificação da ação contemporânea, proposta por Milton Santos (1996). Esse parece um aspecto fundamental para pensarmos o funcionamento atual da economia urbana e, particularmente, a constituição atual do circuito superior e os nexos com sua porção marginal. Mas nada disso pode ser explicado sem atentar para a crescente normatização e para o domínio e ubiquidade das finanças.

5| PENSANDO AS NOVAS PORÇÕES MARGINAIS DO CIRCUITO SUPERIOR

Na complexidade da atual divisão territorial do trabalho, que buscamos explicar nos parágrafos precedentes, a feitura de numerosas tarefas necessárias aos processos modernizadores amiúde não interessa aos agentes mais poderosos e, por isso, é derivada a um conjunto de pequenas e médias empresas que conformam a porção marginal do circuito superior. Esta é responsável também pela difusão das variáveis determinantes que, inclusive, marcam o ritmo do seu trabalho, embora sua condição de efemeridade e vulnerabilidade a assemelhe ao circuito inferior. Entretanto, não é um circuito intermediário, mas um circuito moderno capaz de completar a unicidade técnica (SANTOS, 1996), e o preço de não acompanhar o passo é a inevitável perda da sua complementaridade horizontal com o circuito superior propriamente dito, que define sua condição de emergente. Embora possa consolidar-se, transformando-se num circuito superior puro, frequentemente não consegue tal façanha, tornando-se uma rugosidade ou uma porção residual, tanto mais quanto mais acelerada seja a substituição de uma divisão territorial do trabalho por outra. A chegada de grandes capitais –um circuito superior metropolitano– pode acelerar o processo de descapitalização das firmas regionais, próprias de uma porção marginal. Josefina Di Nucci (2019) relaciona esse processo com o enfraquecimento do comando, por parte de atores regionais, das redes urbanas da província de Buenos Aires, ao analisar as situações dos Supermercados Toledo e CLC. Originárias de Mar del Plata e Saladillo, respectivamente e com marcada presença no interior da província de Buenos Aires, ambas as redes acabaram por fechar ou vender boa parcela das suas lojas para grandes redes internacionais, circunscrevendo seus mercados às cidades de origem.

É possível observar o surgimento e a multiplicação das porções marginais do circuito superior na esteira das novas técnicas e da permanente revolução dos consumos de uma população em crescimento. É o caso da elaboração de alimentos orgânicos, fabricação de insumos para alimentação e indústria cosmética, *design*, desenvolvimento de aplicativos, entre outros. Tantas vezes, há tentativas efêmeras, que mostram concomitantemente a perda de pequenos capitais e de dinheiro público na forma de créditos ou isenções de alguma natureza. Ao contrário, quando se trata de firmas bem-sucedidas, não raro, são adquiridas por agentes mais capitalizados.

A porção marginal também se expande nos interstícios mais largos da divisão do trabalho nas cidades médias, ora por imitação, ora como consequência da saturação dos mercados metropolitanos. Contudo, algumas empresas cujo grau de capital não é alto conseguem manter-se como uma porção marginal em cidades médias graças ao exercício de uma situação de oligopólio circunscrita localmente e, por essa via, podem vir a tornar-se um circuito superior propriamente dito. Dentre os fatores que possibilitam essa situação, podemos mencionar a posse de técnicas ou de um *know-how* ou ramo específico, a modernização seletiva do território, o deterioro da rede rodoviária e ferroviária, o escasso desenvolvimento das telecomunicações, o papel da distância ou, inclusive, o próprio desinteresse das grandes firmas pela área. Bicudo Jr. (2006) mostrou como a chegada de medicamentos nas áreas de mais difícil acesso no território brasileiro resultava

de uma complexa arena de pequenas firmas distribuidoras regionais. Todavia, alguns desses mesmos fatores podem provocar a decadência de outras firmas, cuja inserção na divisão territorial do trabalho depende mais da fluidez e do intercâmbio.

Graças ao atual sistema técnico, a incessante produção de informação e a aceleração da sua circulação amplia a oferta de insumos, bens e serviços em ambos os circuitos e, assim, alargam-se também as formas de produção e consumo. Hoje, numerosas atividades do tradicional setor terciário nascem integradas ao processo de produção e circulação, como os serviços pós-compra, as manutenções, as atualizações, as garantias e os seguros. É também o caso das assistências técnicas, nas quais um novo sistema de normas acaba criando um interstício para a formação de uma porção marginal (DAVID, 2016).

Nessas condições, a informação torna-se um fator de produção de rápida obsolescência e, por isso, cria permanentemente uma demanda por serviços técnicos, como nas firmas da alimentação analisadas por Busch (2018). Aqui as afirmações de Virno (2008, p. 91) ganham novo sentido quando explica que “profissionalismo” deriva de “oportunismo”, fazendo alusão ao valor técnico, à reação cognitiva e comportamental face à indeterminação e ao fato de transitar com habilidade entre oportunidades abstratas e intercambiáveis. Hoje, assistimos o descortinar de talentos genericamente sociais, advindos da socialização atual e do hábito de não ter hábitos duradouros (VIRNO, 2008). Pensamos que, num período no qual o *general intellect* ganha grande relevância, esse é um traço que ajuda a entender a tendência dos jovens profissionais a criarem suas próprias empresas, conformando uma porção marginal bastante técnica e elástica. Ao mesmo tempo, cresce o número de profissionais qualificados que trabalham como *freelancer* para empresas ou clientes no exterior, revelando tanto uma nova forma de internacionalização dos territórios nacionais como os nós de redes imateriais. É o caso da plataforma Workana, a mais importante da América Latina, que vincula três milhões de trabalhadores *freelance* com mais de 600 mil empresas no mundo. Esse tipo de trabalho também está provocando migrações de nova natureza, os denominados nômades digitais. Não podemos esquecer, como alerta Berardi (2021), que a acumulação de conhecimentos e o aprimoramento da tecnologia levou ao aumento da produtividade do *general intellect* e, com isso, ao automatismo e ao esgotamento dos trabalhadores cognitivos.

Embora a tecnificação do trabalho possibilite o crescimento e diversificação da porção marginal, aumenta, ao mesmo tempo, sua subordinação ao circuito superior propriamente dito e sua capacidade de tornar-se mais um braço deste na apropriação das rendas dos mais pobres. Em outras palavras, também por meio das suas porções marginais o circuito superior estabelece uma complementaridade hierárquica com o circuito inferior. Os fenômenos conhecidos como *sharing economy* e *gig economy*, que assinalam respectivamente a possibilidade de compartilhar certos meios de produção e o caráter temporário dos trabalhos, podem ser vistos como manifestações do que estamos buscando explicar. É o que parece acontecer com a produção e utilização de numerosos aplicativos no que Srnicek (2018) denomina “capitalismo de plataformas”, isto é, um momento do capitalismo no qual desponta uma economia digital face à queda da rentabilidade do setor industrial. Tratar-se-ia, segundo esse autor, de novas infraestruturas digitais que se erigem como intermediárias de outras atividades. No entanto, é

importante sublinhar a enorme diferença de poder técnico e econômico entre, de um lado, as tecnológicas globais como Amazon e as demais já mencionadas e, de outro, as companhias de plataformas, sejam estas as que realizam o trabalho de maneira digital para um mercado global, como *Upwork*, sejam as que sendo globais trabalham localmente como Uber, entre tantas outras (ILO, 2021). É evidente que transformações de tal natureza e proporção, no seio do que Milton Santos (1999) denominou modo de produção técnico-científico, provocam a indissociável mutação do circuito superior marginal.

Em novas complementaridades, o circuito superior puro, sua porção marginal e o circuito inferior utilizam esses aplicativos que permitem organizar a força de trabalho, antes contratada individualmente, em sistemas centralizados que alargam e adensam o tecido da oferta e da demanda, uma vez que dão visibilidade ao prestador do serviço via internet e celulares e viabilizam e aceleram a contratação por meio de cartões, terminais de pagamento e carteiras digitais. Trata-se de um verdadeiro alargamento dos contextos (SANTOS, 1996), definido pelo crescimento do número de atores envolvidos nos processos graças à multiplicação das interdependências.

Sistemas técnicos que reúnem dispositivos materiais e *general intellect*, os aplicativos resultam numa mediação significativa, ora exercida por grandes empresas do circuito superior, ora por uma porção marginal. Multiplicam-se as firmas especializadas em funções de um terciário banal: reformas e consertos, limpeza de casas, entrega de refeições prontas e outros bens, transportes, hotéis e restaurantes, entre outras. Nessa nova complementaridade hierárquica entre o agente que elabora um bem ou presta um serviço, o motoboy que eventualmente transporta o produto e os pagamentos virtuais, instaura-se uma nova forma de intermediação, já que uma parcela do valor do serviço fica nas mãos da empresa que gerencia a distribuição do trabalho por meio do aplicativo. Embora essa intermediação amplie a escala da sua oferta, não deixa de ser uma redução do excedente para os agentes da porção marginal e do circuito inferior. Os *softwares* que estão na base desses novos sistemas de trabalho têm como traços comuns o georreferenciamento, as bases de dados de trabalhadores e clientes, a tecnologia de comunicação, o rastreamento do trabalhador e o controle do tempo do serviço, o pagamento virtual e a avaliação do serviço. Desse modo, aumenta o grau de organização e alteram-se as condições gerais de emprego nos serviços banais. Há também uma tendência à unificação dos preços dos bens e serviços que passam a fazer parte de plataformas *online* e, desse modo, parecem tornar-se *commodities*.

Por outra parte, as *agtech* multiplicam-se, sobretudo ao ritmo das rodadas de investimentos em *startups*, revelando novas complementaridades verticais dessas porções emergentes do circuito superior com agentes capitalizados e financeiros. Schiaffino (2020) mostra a dinâmica de inserção nos mercados nacionais e internacionais de firmas como Sismagro e SIMA, com sede nas cidades argentinas de Buenos Aires e Rosario respectivamente, dedicadas à elaboração de plataformas digitais para uso de informação agrícola e desenvolvimento de aplicativos para *smartphones*, orientados ao trabalho no campo modernizado.

6 | FEIÇÕES E DINÂMICAS CONTEMPORÂNEAS DO CIRCUITO INFERIOR

A dinâmica urbana completa-se com o circuito inferior, definido pela fabricação, comércio e serviços de pequena escala, realizados a partir de capitais reduzidos e de um trabalho intensivo. A criação e a imitação convivem e utilizam-se da justaposição de técnicas, ao tempo que as situações de emprego são diversas e envolvem acordos pessoais entre empregador e empregado, trabalho autônomo e familiar, entre outras. Trata-se do pequeno comércio varejista, vendedores ambulantes, diversos artesanatos, consertos, alguns transportes e serviços banais, mas também algumas formas de fabricação. Variável intrínseca do circuito inferior, a migração não qualificada alimenta tal circuito pela base e contribui a manter baixas as rendas.

Não se trata de um circuito tradicional, já que é um produto indireto da modernização e está em permanente transformação e adaptação. Na sua longa pesquisa sobre os circuitos da economia urbana na área concentrada da Argentina, Di Nucci (2010) encontrou, nas cidades de Mar del Plata e Tandil, pequenas empresas como Spring-up e Tandil Jugos que fabricavam refrigerantes, com técnicas artesanais, organização familiar e trabalho intensivo. Estudando a produção automotriz na região metropolitana de Buenos Aires, Donato Laborde (2017) constatou a importância das pequenas oficinas mecânicas, indispensáveis para a manutenção da frota de veículos mais envelhecida, porém com significativas complementaridades com o circuito superior na busca da atualização técnica e normativa, da aquisição de ferramentas e maquinário e, quando possível, do crédito. De tal modo, nos diversos ramos, uma parte do abastecimento do circuito inferior provém dos atores modernos, dos quais depende e de cuja propaganda beneficia-se indiretamente. No entanto, alguns desses agentes pouco capitalizados também fazem publicidade por meio de *banners*, cartões, boca a boca, rádios, redes sociais, jornais locais e comunitários e qualquer outro veículo de baixo ou nenhum custo. Embora continue a existir particularmente nas periferias, o agiota foi substituído hoje pelos bancos e instituições financeiras, embrenhados como estão na desburocratização do crédito (SILVEIRA, 2009; 2017). A presença do circuito inferior é mais significativa nos centros e periferias metropolitanas, onde a densidade demográfica e a contiguidade ensejam –apesar das inovações digitais ascendentes ou coexistindo com estas– o que Marina Montenegro (2014) denomina “economia dos centavos”, uma vez que há um conjunto de transações que gira em torno das pequenas quantias de dinheiro vivo.

Como vimos, a expansão das manchas urbanas é uma característica constitutiva do atual processo de urbanização, que se acompanha de dois processos entrelaçados: de um lado, o déficit de habitação, equipamentos, transportes e serviços e, de outro, a produção de soluções individuais face à escassez desses mesmos bens e serviços, como os motoboys e moto-taxis (Oliveira, 2011) e a miríade de plataformas já mencionadas. Boa parte dessas soluções supõe graus mais altos de financeirização e endividamento.

A partir da difusão atual de um sistema técnico com tendência à unicidade, poderíamos diferenciar tecnologias pretensamente inclusivas, que aumentam a capilaridade do dinheiro eletrônico e do crédito e, assim, criam novas determinações e dependências, e tecnologias excludentes, fundamentalmente

a automação da indústria, do comércio e dos serviços que reduz o número de empregos nos respectivos setores. No entanto, pouco se fala sobre as tecnologias deliberadamente ocultadas, isto é, as inovações eclipsadas a que se referia Gaudin (1978), as quais teriam permitido resolver problemas simples da vida e, quiçá, ampliar a base de empregos. Quando a técnica é pensada *per se*, desconsiderando sua diversidade e a possibilidade política de combinação de instrumentos, aparece como absoluta e inquestionável e impõe formas de organização. Olhada com mais vagar, a técnica contemporânea revela a coexistência entre, de um lado, macrossistemas técnicos, variável intrínseca do circuito superior que aumenta a fluidez potencial e, por isso, pode levar a um uso seletivo do território e, de outro, um leque de técnicas divisíveis, doces e flexíveis (Gaudin, 1978; Santos, 1996), variável intrínseca do circuito inferior. No entanto, haveria um leque de combinações possíveis, com ênfase nos microsistemas técnicos, que demandam informação para sua produção e funcionamento e não obrigatoriamente precisam de alta capitalização.

Se a velocidade e seletividade na escolha de localizações e a respectiva produção de amplas topologias são dados do comportamento do circuito superior, o enraizamento continua a caracterizar o inferior, revelando a persistência do circuito inferior central (SANTOS, 1975) nos centros metropolitanos, naquilo que Pacheco (2020, p. 273), estudando a cidade do Rio de Janeiro, denomina “coração terciário do centro”. Mesmo quando a venda de produtos importados da China tornou-se muito frequente nos estabelecimentos comerciais, nas grandes feiras e nos camelôs do centro de São Paulo, tal como mostrou a pesquisa de Montenegro (2014), o circuito inferior não se transforma por isso numa atividade *footloose*, a não ser quando o indivíduo emigra levando o pequeno capital na sua mão. Alertando sobre a necessidade de entender o camelô como categoria sociológica e não como tipo social, Ana Clara Torres Ribeiro (2014, p. 200) afirma que “é dessa maneira que de fato a sociedade se constitui na maior parte do tempo: é a estratégia do camelô, as pessoas se viram, a enorme ‘viração brasileira’”. Entretanto, os excedentes das atividades do circuito inferior são captados, a cada dia mais, pelo sumidouro das empresas do circuito superior em cada pedaço do território.

Possíveis graças aos atuais semoventes técnicos, os pagamentos virtuais modificam o exercício das atividades fixas e móveis, criando novas possibilidades nos lugares e atingindo também os pobres. Os pagamentos por meio das “maquininhas” de cartões e, cada vez mais, dos *smart POS* e do *QR Codes* possibilitam a ampliação dos mercados dos serviços banais e, ao mesmo tempo, aumentam sua dependência financeira por meio das taxas cobradas e dos prazos impostos pelos bancos e pelas bandeiras dos cartões. Na Argentina, surgiram aplicativos e plataformas que incluem carteiras virtuais como Todo Pago da rede de bancos privados Banelco, Vale da rede de bancos públicos Link, Rapipago, PIM do Banco Nación e fundamentalmente Mercado Pago, pertencente ao Mercado Livre e que, no ano de 2016, tinha realizado 140 milhões de transações (SILVEIRA, 2020).

De tal maneira o circuito inferior também passa a depender da tecnologia, pois de modo geral há uma requalificação da demanda, uma vez que, atravessando todas as camadas sociais, o consumo encontra diversas formas de realização, ainda que com diferentes custos do dinheiro. O produtor ou vendedor do circuito inferior encontra-se hoje com um cliente que, embora carente de liquidez, possui

um cartão de débito ou crédito e ganha, portanto, uma capacidade de consumir relativamente desassociada do seu poder aquisitivo, aquilo que Bauman (2007, p. 136) assinalava como *homo consumens*. Este autor (2007, p. 72) reconhecia a vida a crédito, que implica a incorporação do hábito de viver com dívida e sem poupança, participando da “economia do engano”. Dir-se-ia que, em décadas passadas, a liquidez permitia uma negociação “orgânica”, isto é, uma relação direta entre cliente e vendedor no lugar sem mais mediações. Impõe-se, agora, uma redução dessa organicidade e a implantação de um princípio organizacional na negociação, que é alheio ao lugar. Na negociação orgânica, os prazos de pagamento eram dados pelas possibilidades e limites do vendedor –sua subsistência, o custo das mercadorias compradas e a necessidade de comprar novos produtos, sua demanda de liquidez– e pelos prazos do comprador –quantias de dinheiro vivo, data do pagamento do salário e outras despesas a serem pagas no mesmo momento. Na negociação “organizacional” o prazo determinante é o do banco ou da financeira –dia de vencimento da fatura do cartão ou do empréstimo– e as possibilidades de consumir e voltar a consumir advêm do refinanciamento da dívida e da possibilidade de crédito antecipado, entre outros elementos.

7 | À GUIA DE CONCLUSÃO: PENSANDO ALGUNS ELEMENTOS RELACIONAIS DOS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

Um estudo dos circuitos da economia urbana demanda não apenas uma abordagem dos elementos constitutivos para mostrar a diversidade do fenômeno urbano –como buscamos fazer nos itens anteriores, mas também dos nexos entre os circuitos. A apreensão de tais elementos relacionais nos aproxima ao nosso concreto pensado: a unidade do fenômeno urbano.

Nesse sentido, é oportuno aceitar o conselho de Bourdieu et al. (2011) quando afirmam que a consciência da unidade do objeto de pesquisa leva a uma vigilância epistemológica para não separar o indissociável e para pôr de relevo as relações que ontologicamente unem o que provisória e metodologicamente foi cindido.

O Estado é um dos mais importantes traços de união entre os circuitos, desempenhando tantas vezes o papel de árbitro, fundamentalmente quando se trata da relação entre o circuito superior e sua porção marginal. Como resultado dessa mediação, não é incomum que se consolide a existência de um mercado oligopolizado. É o caso das compras públicas e das contratações de serviços que, amiúde, beneficiam os agentes mais capitalizados, dotados de capacidade técnica suficiente para enfrentar a construção de grandes obras de infraestrutura, a fabricação em grande escala de produtos especializados ou a prestação de serviços complexos, assim como de poder econômico para influenciar as políticas públicas. Na sua análise dos circuitos da economia urbana dos equipamentos médicos no estado de São Paulo, David (2016, p. 194) constatou que os distribuidores menos capitalizados orientavam-se às demandas locais privadas, “já que a compra por parte dos estabelecimentos públicos exige escala de produção”. Essas situações acabam excluindo firmas de menores graus de capital, tecnologia e organização, cuja existência é decisiva para limitar a oligopolização da economia e do território e, certamente, para a criação de empregos.

Cabe também lembrar o papel do Estado na denominada economia do acesso, significativamente dominada pelo circuito superior mas que, a partir da nova revolução tecnológica, vê também surgir porções marginais. A telefonia celular, a Internet e as diversas formas de televisão por assinatura, cujo consumo se difunde aceleradamente em todas as camadas sociais, constituindo tantas vezes verdadeiros fatores de produção, não se desenvolvem sem a regulação pública. De fato, a política pública está chamada a atingir um complexo equilíbrio entre a modernização permanente das infraestruturas, que envolve investimentos públicos e privados e rigorosos controles ao cumprimento dos contratos das empresas, a distribuição territorial dos serviços e as políticas tarifárias. Como resultado de uma desordem nessa equação, existem áreas mal servidas, onde a população acaba pagando mais caro acesso aos mesmos serviços. É o que acontece com a telefonia celular, com as modalidades de serviço pré-pago e, inclusive, com o uso da internet através do celular. Em função das tarifas mais altas, o peso desses serviços nos orçamentos familiares dos pobres e, inclusive, de certas classes médias é significativo. Desse modo, como as famílias veem majorar suas despesas fixas nesses serviços, aumenta sua necessidade de consumir de modo fracionado e segundo sua liquidez os demais bens e serviços. Eis uma das razões da elasticidade dos mercados do circuito inferior.

Por outra parte, as políticas orientadas ao desenvolvimento do circuito superior, acompanhadas de fórmulas para remediar a pobreza, parecem amiúde consolidar a ideia de que a economia informal é o *leitmotiv* dos problemas, atrasando o encontro de diagnósticos mais próximos do real e as respectivas e urgentes soluções. Assistimos, não raro, a uma esquizofrenia entre processos modernizadores e diversos clientelismos interessados em manter a ordem existente, cujo corolário é a ineficácia técnica e organizativa na provisão de um bom serviço à população. Frequentemente vinculada a modelos globalizados de urbanismo, turismo e lazer, a modernização contemporânea impede a inclusão efetiva de um maior número de pessoas num espaço urbano revitalizado. Assim, certas porções da cidade que eram refúgios da pobreza tornam-se objeto de renovadas políticas higienistas que expulsam o circuito inferior. Por outra parte, convivemos com organizações corruptas e clientelistas associadas à permanência do comércio e do transporte clandestinos, cujo traço mais significativo é menos a informalidade e mais seu alto grau de capitalização.

É também necessário pensar o papel do Estado na promoção da economia imaterial a partir de projetos de *smart cities*, indústrias criativas, desconcentração industrial, que parecem indissociáveis de certa automação do trabalho no circuito superior e de um crescimento do quaternário altamente especializado. Nesse contexto, a porção marginal presta serviços ora qualificados, ora banais, e o circuito inferior conhece uma nova expansão no comércio e nos serviços pessoais numa cidade que vê perder seu emprego industrial. Por outra parte, tantas vezes levando a uma espécie de folclorização das atividades menos capitalizadas, as políticas de inovação social e empreendedorismo decorrem de uma trama de isenções tributárias, patrocínios, mecenas e investidores-anjos que pode acabar numa confusão entre dinheiro público, dinheiro social e dinheiro corporativo. Na produção de um meio construído apto para as atividades da economia imaterial, as empresas organizam espaços de *coworking*, isto é, ações que criam organizacionalmente a contiguidade e certa densidade comunicacional. Nasce os

individualismos de base técnica num primeiro momento e, no momento seguinte, cria-se o ambiente coletivo. Não esqueçamos que, nos pedaços deteriorados do meio construído urbano, o circuito inferior nunca abandonou a contiguidade, o convívio e a comunicação, já que estas são as condições da sua existência.

A globalização da técnica, da informação e da finança transforma as complementaridades entre os circuitos ao longo da rede urbana. Na década de 1970, Milton Santos (1975) assinalava que, na pequena cidade, o circuito inferior podia substituir os serviços modernos, ao tempo que na cidade grande esse circuito existia para atender demandas da população pobre apesar do grande número de serviços modernos. A conclusão era que se o volume do circuito inferior variava em relação direta à importância dos centros, sua importância relativa para a economia urbana variava indiretamente à hierarquia dos centros urbanos. Esse quadro parece ter-se modificado, de um lado, pela onipresença social e territorial do circuito superior, que chega nas cidades de menor hierarquia com a instalação de estabelecimentos próprios ou franquias e, de outro, pela importância do circuito inferior metropolitano na venda de produtos modernos que provêm de longe e cuja oferta também acaba atraindo consumidores de outras cidades. Em decorrência, o mercado do circuito inferior não é apenas local, mas regional e nacional, fundamentalmente a partir dos agentes pouco capitalizados que integram, junto ao circuito superior marginal e ao circuito superior, a formação de áreas especializadas na metrópole (SILVEIRA, 2004) e, assim, participam das polarizações.

Além disso, a irrupção e depois a banalização do comércio eletrônico, graças à nova base técnica e aos sistemas de ações definidos como logística, tenderam a tornar ubíqua a variedade. A partir de um *smartphone* ou de um computador é possível o acesso a produtos e serviços para além da hierarquia urbana. De posse de sistemas próprios de logística ou em parceria com outras empresas, Amazon, Mercado Livre e OLX, para mencionar algumas, ampliam os contextos da oferta e da demanda e revelam que boa parte das articulações entre os circuitos, mais do que nunca antes, acontecem fora de cada cidade.

Na economia superior, os avanços da tecnificação, somados às formas mais flexíveis de contratação, tendem a demandar menos empregos em certos pontos do território. Em decorrência, expande-se o circuito inferior para absorver esse excedente de mão de obra e, desse modo, tende a aumentar a concentração de pessoas naqueles pontos onde a demanda já existe e por isso é possível oferecer algum bem ou serviço. As novas formas de organização da produção contribuem para explicar os movimentos da população, as novas localizações produtivas e as renovadas economias de aglomeração nos pedaços das cidades.

Por outra parte, os atacadistas, dentre eles os hipermercados, avançam sobre o varejo, isto é, envolvem os consumos '*consumptivos*' das classes médias e o abastecimento das pequenas quitandas do circuito inferior. Significará isso uma redução da intermediação? Em função das situações de oligopólio que exercem, esses grandes atacadistas não diminuem os preços e, desse modo, nos perguntamos se estamos defronte novos horizontes de acumulação pelo fato de prescindir de porções marginais.

Como massa ou como fluxo a população mostra, hoje, a pobreza estrutural e sua coexistência com a multiplicação dos consumos. Esse retrato parece-nos mais uma prova da necessidade de entender a pobreza como um fenômeno historicamente determinado. Como já escrevera Milton Santos em 1978, a pobreza deve ser entendida ao mesmo tempo como uma categoria econômica e como uma categoria política. Demanda uma noção dinâmica, já que não é apenas um estado, mas um processo; não é um elemento residual, senão um aspecto estrutural do processo de modernização concentrada. Esse é o contexto no qual o circuito inferior cresce aparentemente sem limites, encontrando também outros usos para a técnica contemporânea (Santos, 1996; Martín-Barbero, 2003).

O circuito inferior contribui a criar, espontaneamente e sobretudo na metrópole, economias de aglomeração. Estas são um verdadeiro laboratório para compreender a imitação, mas também a criatividade da economia de baixo fundada na docilidade das técnicas contemporâneas, na aderência ao lugar, no abastecimento e no emprego a partir de baixos capitais e abundante trabalho. Nesses atores, a preocupação pela sobrevivência ultrapassa a preocupação pelo lucro como elemento funcional da atividade.

Essa economia assemelha-se a um tecido. No momento em que invade os mercados de insumos e produtos do circuito inferior, o circuito superior substitui o tecido –o abastecimento recíproco entre agentes pouco capitalizados– por um fio –grandes firmas que exercem situações de oligopólio e oligopsônio. O certo é que o circuito superior renova, sobre a base da técnica da informação, sua capacidade de macro-organizar o território e o circuito inferior parece, ao mesmo tempo, ampliar-se e diminuir os excedentes do seu trabalho.

Acelerada pelas consequências da pandemia de Covid-19 e das políticas exercidas para combatê-la, a expansão do circuito inferior e da pobreza demandará, ainda mais que antes, uma perspectiva compreensiva da cidade como um todo e não apenas uma mera descrição de atividades modernas. Hoje, a cidade é o reino dos paradoxos, os quais despontam como limites para um discurso taxativo. Nesse caminho, trata-se de atentar para as relações horizontais, as interdependências e as solidariedades que permitam entender as formas de descobrimento da escassez e o pragmatismo existencial (Santos, 2000) como formas de construir uma nova consciência. As novas combinações técnicas e a valorização das economias de aglomeração como lugares de coexistência poderiam, entre outros aspectos, apontar um conteúdo para a política. ■

8 | REFERÊNCIAS

APPADURAI, A. *Hacer negocios con palabras: el fracaso del lenguaje como clave para entender el capitalismo financiero*. Buenos Aires: Siglo XXI, p. 224, 2017.

ARROYO, M. *Redes e circulação no uso e controle do território*. In: ARROYO, M.; CRUZ, R.C.A. (Org.). *Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume/FAPESP/PPGH/CAPES, p. 37-49, 2015.

ARTHUR, W. B. *The second economy*. *McKinsey Quarterly*, p. 9, 2011.

BAGACHWA, M.S.D; NAHO, A. *Estimating the second economy in Tanzania*. *World Development*, vol. 23, n. 8, p. 1387-1399, 1995.

BAUMAN, Z. *Vida de consumo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, p. 205, 2007.

- BERARDI, F. B. La segunda venida: Neorreaccionarios, guerra civil global y el día después del Apocalipsis. Buenos Aires: Caja Negra, p. 112, 2021.
- BERNARDES, J. A. Novas fronteiras do capital no Cerrado: dinâmica e contradições da expansão do agronegócio na região Centro-Oeste, Brasil. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, vol. XIX, n. 507, p. 1-28, 2015.
- BICUDO JUNIOR, E. C. O circuito superior marginal: produção de medicamentos e o território brasileiro. Dissertação (Mestrado em Geografia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo: Universidade de São Paulo, p. 310, 2006.
- BOURDIEU, P.; et al. El oficio del sociólogo: Presupuestos epistemológicos. Buenos Aires: Siglo XXI, p. 423, 2011.
- BRENNER, N. Tesis sobre la urbanización planetaria. Nueva Sociedad, vol. 243, p. 38-66, 2013.
- BUSCH, S. I. Técnica, ciencia y financiamiento en la modernización del circuito productivo de alimentos en Buenos Aires, Argentina. Revista Geográfica Venezolana, vol. 59, n. 1, p. 130-146, 2018
- BUSCH, S. I. Heterogeneidad en el circuito superior de alimentos: empresas globales y empresas con anclaje en la formación socio-espacial. Estudios Socioterritoriales: Revista de Geografía, vol. 25, 2019, p. 1-17, 2019.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2021. Santiago, p. 272, 2021.
- CONTEL, F.B. Território e finanças: técnicas, normas e topologias bancárias no Brasil. São Paulo: Annablume, p. 316, 2011.
- CORIAT, B. Science, Technique et Capital. Paris: Seuil, p. 243, 1976.
- CORAGGIO, J. L. La gobernabilidad de las grandes ciudades: sus condiciones económicas. Cadernos Metròpole, vol. 3, p. 11-32, 2000.
- CREUZ, V. Entre os nós do trabalho financeiro: modernizações em Buenos Aires e São Paulo. Boletim Campineiro de Geografia, vol. 8, n. 1, p. 19-42, 2018.
- CREUZ, V. División financiera del trabajo en sistemas de pagos en Argentina y Brasil. Revista Geográfica Venezolana, vol. 60, n. 2, p. 430-445, julho-dezembro. 2019
- DAVID, V. C. Território e saúde: circuitos da economia urbana dos equipamentos médicos no Estado de São Paulo. São Paulo: Humanitas-FAPESP, p. 223, 2016.
- DAVIS, M. Planeta favela. São Paulo: Boitempo, p. 270, 2006.
- DI NUCCI, J. División territorial del trabajo y circuitos de la economía urbana: bebidas gaseosas y aguas saborizadas en Buenos Aires, Mar del Plata y Tandil. Tese (Doutorado em Geografia), Departamento de Geografía y Turismo, Universidad Nacional del Sur, p. 284, 2010.
- DI NUCCI, J. Reflexiones sobre red urbana, territorio y circuitos de la economía urbana. In: SANTOS, E. V. et al (Org.). Território, economia urbana e conflitos territoriais. Rio de Janeiro: Letra Capital, p. 64-85, 2019
- DI NUCCI, J. Concentración y uso corporativo del territorio en Argentina. Cuadernos Geográficos. Granada, vol. 54, n. 1, p. 186-208, 2015.
- DONATO LABORDE, M. Território y globalización en Argentina: los circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices. Tese (Doutorado em Geografia), Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, p 233, 2017.
- DONATO LABORDE, M; ASTEGIANO, N. Usos corporativos del territorio en el marco del Mercosur: el caso de Fiat-Case New Holland en Argentina. Boletim Campineiro de Geografia, vol. 8, n. 1, p. 43-65, 2018.
- DRAKAKIS-SMITH, D. Third World Cities. Londres-New York: Routledge, 2 ed, p. 208, 2000.
- GAUDIN, T. L'écoute des silences, les institutions contre l'innovation? Paris: Union Générale des Éditions, p. 260, 1978.
- GIDDENS, A. La constitution de la société: Éléments de la théorie de la structuration. Paris: Presses Universitaires de France, p. 474, 1987.
- HUANG, G; et al. Integrating Theories on Informal Economies: An Examination of Causes of Urban Informal Economies in China. Sustainability, vol. 12, 2021.

- INTERNATIONAL LABOUR OFFICE (ILO). World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work. Ginebra: ILO, p. 282, 2021.
- KOSIK, K. Dialética do concreto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p. 230, 1976.
- LAZZARATO, M. La fábrica del hombre endeudado: Ensayo sobre la condición neoliberal. Buenos Aires: Amorrortu, p. 191, 2013.
- LEFEBVRE, H. El derecho a la ciudad. Barcelona: Península, 2ª ed, p. 169, 1973.
- MAFESSOLI, M. Elogio de la razón sensible. Una visión intuitiva del mundo contemporáneo. Buenos Aires: Paidós, p. 270. 1997.
- MAGNANI, E. La jaula del confort: Big data, negocios, sociedad y neurociencia: ¿Quién toma tus decisiones?. Buenos Aires: Autoría Sherpa, p. 208, 2019.
- MALDONADO, G. I. Modernizaciones agropecuarias en Argentina. Fijos y flujos en el circuito espacial de producción y transformación de granos. Revista Transporte y Territorio, n. 24, p. 56-82, 2021.
- MARTÍN-BARBERO, J. Oficio de Cartógrafo: Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, p. 484, 2003.
- MARX, K. Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse) 1857-1858, vol. 2, 9ª. ed. Ciudad de México: Siglo XXI, p. 493, 1972.
- McGEE, T. G. The urbanization process in the third world. Explorations in search of a theory. Londres: G. Bell and Sons, p. 179, 1971.
- MESCHONNIC, H. Modernité Modernité. Saint Amand: Folio essais, p. 313, 1988.
- MONTENEGRO, M. R. Globalização, trabalho e pobreza nas metrópoles brasileiras. São Paulo: Annablume-FAPESP, p. 268, 2014.
- MUGODA, S; et al. The portrait of Uganda's informal sector: What main obstacles do the sector face?. In: Cogent Economics & Finance, vol. 8, nº1, 2020.
- MUHANGA, I. M. An analysis of the informality of the informal sector in urban settings: A case of selected wards in Morogoro, Tanzania. In: East African Journal of Social and Applied Sciences, vol. 2, n. 1, p. 49-58, 2020.
- NGUIMKEU, P. e OKOU, C. Leveraging digital technologies to boost productivity in the informal sector in Sub-Saharan Africa, 2021.
- NURHAYATI, C. Social Development in the Urban Informal Sector: A Case Study of Street Vendors in Pasar Minggu, Jakarta. In: MASYARAKAT: Jurnal Sosiologi, vol. 25, n. 1, p. 107-137, jan. 2020.
- OLIVEIRA, E. L. Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana. Londrina: Eduel, p. 329, 2011.
- PACHECO, S. M. M. Un centro, una avenida, una calle a revelar la ciudad de Rio de Janeiro empobrecida y desigual: deshaciendo el espacio terciario de la antigua área central. In: SILVEIRA, M. L.; BERTONCELLO, R.; DI NUCCI, J. (coord). Ciudad, Comercio y Consumo: nuevas perspectivas para su estudio geográfico. Buenos Aires: Café de las Ciudades, p. 265-296, 2020.
- PARSERISAS, D. D. Servicios financieros y ampliación del consumo em ciudades de Argentina. In: SILVEIRA, M. L.; BERTONCELLO, R. e DI NUCCI, J. (coord.). Ciudad, Comercio y Consumo: temas y problemas desde la Geografía. Buenos Aires: Café de las Ciudades, p.485-504, 2020.
- PARSERISAS, D. D. Financiarización del territorio en América Latina: una aproximación a las empresas Fintech como nuevos actores de la economía urbana en México y Argentina. In: GASCA ZAMORA, J.; OLIVERA MARTINEZ, P. (coord.). La ciudad en la era de la financiarización. Una geografía de la urbanización desde las inversiones inmobiliarias. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Económicas, p.243-262, 2021.
- PINHEIRO-MACHADO, R. Made in China: (in)formalidade, pirataria e redes sociais na rota China-Paraguai-Brasil. São Paulo: Hucitec-Anpocs, p. 340, 2011.
- PÍREZ, P. El gobierno metropolitano como gobernabilidad: entre la autorregulación y la orientación política. Economía, Sociedad y Territorio, vol. XIV, n. 45, p. 523-548, 2014.

- RESNICK, D. Taxing Informality: Compliance and Policy Preferences in Urban Zambia. In: *The Journal of Development Studies*, vol. 57, n. 7, p. 1063-1085.
- REYNOLDS, N; VAN ZYL, J. South Africa: creating new spaces? In: KLOOSTERMAN, R.; RATH, J. (eds.). *Immigrant entrepreneurs: venturing abroad in the age of globalization*, Oxford: Berg, p. 79-99, 2006.
- RIBEIRO, A. C. T. *Teorias da ação*. Rio de Janeiro: Letra Capital, p. 312, 2014.
- RICHTA, R. *La civilización en la encrucijada*. 2 ed. Madrid: Ayuso, p. 416, 1974.
- ROGERSON, C. M. "Second economy" versus informal economy: A South African affair. In: *Geoforum*, vol. 38, p. 1053-1057, 2007.
- SANTOS, M. *Modernisations et Espaces Dérivés*. In: *Revue Tiers Monde*. Paris: Presses Universitaires de France, n. 50, p. 247-268, 1972.
- SANTOS, M. *L'Espace Partagé: Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés*. Paris: M.-Th. Génin, Librairies Techniques, p. 399, 1975.
- SANTOS, M. *Society and Space: social formation as theory and method*. In: *Antipode*, vol. 9, n° 1, p. 3-13, 1977.
- SANTOS, M. *Pobreza urbana*. São Paulo-Recife: Hucitec-Universidade Federal de Pernambuco, p. 119, 1978.
- SANTOS, M. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, p. 88, 1988.
- SANTOS, M. *Metrópole Corporativa Fragmentada, o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, p. 117, 1990.
- SANTOS, M. *Por uma Economia Política da Cidade: O Caso de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, p. 145, 1994.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec, p. 308, 1996.
- SANTOS, M. *Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial*. In: *Território*, ano IV, n. 6, p. 5-20, 1999.
- SANTOS, M. *Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, p. 174, 2000.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Record: Rio de Janeiro, p. 473, 2001.
- SARTRE, J.-P. *Crítica de la Razón Dialéctica*. 3 ed. Buenos Aires: Losada, p. 485, 1979.
- SCHIAFFINO, G. *Fenómeno técnico y modernización del campo en el área concentrada de Argentina: las empresas de agricultura de precisión*. In: *Estudios Socioterritoriales, Revista de Geografía*, n. 28, jul-dez. p. 1-19, 2020.
- SHARMA, S. P.; NATH, D. *Migrant Workers in the Informal Sector in Guwahati*. In: *International Journal of Management (IJM)*, vol. 12, n. 2, p. 796-801, 2021.
- SIK, E. *From the Second to the Informal Economy*. In: *Journal of Public Policy*. Cambridge University Press, vol. 12, n. 2, abril, p. 153-175, 1992.
- SILVEIRA, M. L. *Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas*. In: *Cuadernos del CENDES*. Caracas, vol. 3, n. 57, p. 1-21, 2004.
- SILVEIRA, M. L. *Metrópoles do Terceiro Mundo: da história ao método, do método à história*. In: SILVA, C. A.; CAMPOS, A. *Metrópoles em mutação. Dinâmicas territoriais, poder e vida coletiva*, Rio de Janeiro: Revan, p. 17-35, 2008.
- SILVEIRA, M. L. *Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo*. In: *Cadernos CRH, Universidade Federal da Bahia, Salvador*, vol. 22, n° 55, p. 65-76, 2009.
- SILVEIRA, M. L. *Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo*. In: *Estudios Socioterritoriales, Tandil*, vol. 2, n. 16, p. 141-168, 2014.
- SILVEIRA, M. L. *Introducción*. In: SILVEIRA, M. L. (coord.). *Circuitos de la economía urbana. Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, p. 13-26, 2016.
- SILVEIRA, M. L. *Banalidade das finanças e cidadania incompleta: lugar e cotidiano na globalização*. In: *GEOUSP Espaço e Tempo (on line)*. São Paulo, v. 21, n° 2, agosto, p. 370-383, 2017.

SILVEIRA, M. L. Nuevos rostros financieros del comercio, del consumo y del medio construido urbano: indagando acerca de sus elementos constitutivos. In: SILVEIRA, M. L.; BERTONCELLO, R.; DI NUCCI, J. (coord.). Ciudad, Comercio y Consumo: nuevas perspectivas para su estudio geográfico. Buenos Aires: Café de las Ciudades, p. 47-75, 2020.

SIMMEL, G. Problemas fundamentales de la Filosofía. Andalucía: Espuela del Plata, p. 204, 2006.

SKINNER, C. Falling through the policy gaps?: evidence from the informal economy in Durban, South Africa. In: Urban Forum, vol. 17, p. 125-148, 2006.

SPOSITO, M. E. B. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. In: Geografia. Rio Claro, vol. 35, n° 1, jan-abr, p. 51-62, 2010.

SRNICEK, N. Capitalismo de plataformas. Buenos Aires: Caja Negra, p. 128, 2018.

TILLY, C. La desigualdad persistente. Buenos Aires: Manantial, p. 302, 2000.

TOIT, A.; NEVES, D. In search of South Africa's Second Economy: Chronic poverty, economic marginalisation and adverse incorporation in Mt Frere and Khayelitsha. In: CPRC Working Paper 102, Programme for Land and Agrarian Studies (PLAAS), Institute for Development Policy and Management (IDPM), School of Environment and Development, University of Manchester, p. 39, 2007.

TOPALOV, C. La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis. México: Edicol, p. 186, 1979.

VIRNO, P. Gramática de la multitud: para un análisis de las formas de vida contemporáneas. Buenos Aires: Colihue, p. 205, 2008.

Recebido em: 10 de dezembro de 2021

Aceito em: 15 de março de 2022

LAS DINÁMICAS CONTEMPORÁNEAS DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN EL PARAGUAY*

KEVIN GOETZ
ISTHME / ICSO Paraguay
kevingoetz50@gmail.com

RESUMEN

El proceso de urbanización que experimenta el Paraguay desde hace varias décadas se produce con un cierto desfase cronológico respecto de lo ocurrido en los demás países latinoamericanos. De hecho, en este país, el número de habitantes de las “ciudades” no ha superado al de las “zonas rurales” hasta 1992, mientras que este cambio había se producido a mediados del siglo pasado en Brasil o Chile, y más temprano aún en Argentina o Uruguay. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Paraguay es un país de urbanización “tardía pero acelerada”, al igual que Bolivia, Ecuador, Panamá y El Salvador. Así, la “urbanización tardía pero acelerada” de Paraguay lo convierte en un campo de observación particularmente interesante: la generalización actual del fenómeno urbano provoca una verdadera transformación de la sociedad que se acompaña de la manifestación de nuevas lógicas económicas, sociales y espaciales. Sin embargo, y de manera paradójica, las condiciones contemporáneas de la urbanización paraguaya aún no han sido analizadas con suficiente profundidad: en consecuencia, pareciera que las nuevas problemáticas y desafíos que se plantean son poco conocidos. Este artículo propone una revisión de las trayectorias y modalidades recientes de la urbanización en el país, identificando los principales factores implicados en este proceso, entre los que hay que considerar los cambios socioculturales, la tercerización de las actividades económicas, la diversificación y complejización de la estructura social, el surgimiento contrastado de una clase media, y la persecución y especialización de un modelo de desarrollo económico basado en la exportación de materias primas agrícolas.

PALABRAS CLAVE: Urbanización, red urbana, desigualdades, ordenamiento territorial, Paraguay.

*Traducción y adaptación hecha por el autor del artículo publicado originalmente en francés en la revista *Problèmes d'Amérique Latine* (2019).

ABSTRACT

The urbanisation process that Paraguay has been experiencing for several decades has occurred with a certain chronological lag with respect to what has happened in the other Latin American countries. In fact, in this country, the number of “city” inhabitants did not exceed the “rural areas” one until 1992, while this change had occurred in the middle of the last century in Brazil or Chile, and even earlier in Argentina or Uruguay. According to the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), Paraguay is a country of “late but accelerated urbanization”, as are Bolivia, Ecuador, Panama and El Salvador. Thus, the “late but accelerated urbanization” of Paraguay makes it a particularly interesting field of observation: the current generalization of the urban phenomenon causes a true transformation of society that is accompanied by the manifestation of new economic, social and spatial logics. However, and paradoxically, the contemporary conditions of Paraguayan urbanisation have not yet been analysed in sufficient depth: consequently, it seems that the new problems and challenges that arise are little known. This article proposes a review of the recent trajectories and modes of urbanization in the country, identifying the main factors involved in this process, among which we must consider sociocultural changes, the outsourcing of economic activities, the diversification and complexity of the social structure, the contrasting emergence of a middle class, and the pursuit of a specialised model of economic development based on the export of agricultural raw materials.

KEYWORDS: Urbanisation, urban network, inequalities, spatial planning, Paraguay

RESUMO

O processo de urbanização que o Paraguai experimenta há várias décadas ocorreu com certa defasagem cronológica em relação aos demais países latino-americanos. De fato, neste país, o número de habitantes das “cidades” somente ultrapassou o das “áreas rurais” em 1992, enquanto essa mudança ocorreu em meados do século passado no Brasil ou no Chile, e mesmo antes na Argentina ou no Uruguai. Segundo a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), o Paraguai é um país de urbanização “tardia, mas acelerada”, assim como a Bolívia, o Equador, o Panamá e El Salvador. Assim, a “urbanização tardia, mas acelerada” do Paraguai torna-o um campo de observação particularmente interessante: a atual generalização do fenômeno urbano provoca uma verdadeira transformação da sociedade, que é acompanhada pela manifestação de novas lógicas econômicas, sociais e espaciais. No entanto e paradoxalmente, as condições contemporâneas da urbanização paraguaia ainda não foram analisadas com suficiente profundidade: conseqüentemente, parece que os novos problemas e desafios que surgem são pouco conhecidos. Este artigo propõe uma revisão das trajetórias e características recentes da urbanização no país, identificando os principais fatores envolvidos nesse processo, entre os quais devemos considerar as mudanças socioculturais, a terceirização das atividades econômicas, a diversificação e complexidade da estrutura social, a contrastada emergência de uma classe média e a busca por um modelo de desenvolvimento econômico especializado baseado na exportação de matérias-primas agrícolas.

PALAVRAS CHAVE: Urbanização, rede urbana, desigualdades, ordenamento territorial, Paraguai

1 | INTRODUCCIÓN

Si bien el Paraguay presenta una de las tasas de urbanización más bajas del continente (poco más del 61% en 2012), no fue hasta la década de 1980 que se ha empezado a manifestar una primera fase de aumento sostenido de la población urbana. Luego de dos décadas de franco crecimiento de dicha tasa de urbanización (1980-1990), que había pasado de 42,7% en 1982 a 50,6 % en 1992, se observa posteriormente una cierta desaceleración ya que la cifra en cuestión alcanza 56,7 % en 2002, y no supera el 59,2 % en 2012. Sin embargo, hay que decir que la “tasa de urbanización” es un indicador cuanto menos bastante parcial: por sí solo, éste no da una idea de la intensidad y, sobre todo, de las características de la urbanización contemporánea de la sociedad paraguaya. Efectivamente, más allá de estas cifras relativas, es importante considerar la importancia del crecimiento absoluto de la población urbana, cuyo aumento ha prácticamente alcanzado el millón de habitantes entre los dos últimos periodos intercensales. Por demás, cabe recordar que la definición oficial utilizada en Paraguay para definir lo que es “urbano” es meramente política y administrativa, como ocurre también en otros países del continente. De hecho, la Dirección Nacional de Estadística afirma que la población considerada como urbana “es aquella que vive en las cabeceras de los distritos oficiales, definidas de conformidad con las leyes administrativas¹, sin tener en consideración ninguna otra característica especial”².

Por consiguiente, es muy probable que la tasa de urbanización en Paraguay se encuentre ampliamente subestimada, sobre todo porque el reciente proceso de urbanización del campo o, dicho de otro modo, la transformación de los modos de vida en el medio “rural”, impulsada en particular por la irrupción del consumo y la intensificación de los desplazamientos motorizados, desafía profundamente las definiciones estáticas y estrechas de lo urbano. Dicho esto, si el ritmo y la intensidad de la urbanización en Paraguay se encuentran visiblemente mal medidos y conocidos, es sobre todo necesario interpretar las nuevas características de la sociedad “urbana” que se está construyendo para poder captar la importancia y la naturaleza de las problemáticas que se plantean de ahora en adelante.

Para ello, en un primer momento examinaremos brevemente la primera fase de arranque y aceleración del crecimiento urbano entre 1980 y 1990, periodo que ha sentado las bases socioeconómicas y espaciales que se conocen en el Paraguay contemporáneo. En definitiva, y a pesar de un cierto desfasaje

1 La Ley n.º 3966/2010 «Orgánica Municipal», en su artículo 2 del Capítulo Primero, indica que: «La creación, fusión y modificación territorial de los municipios serán dispuestas por ley, siempre que reúna los siguientes requisitos: a) una población mínima de 10000 (diez mil) habitantes, residentes en el perímetro establecido para el futuro municipio [...]». De este modo, la ley no atribuye ningún criterio de peso demográfico a los centros urbanos de Paraguay: refiriéndose al conjunto del perímetro municipal (con su área urbana y rural), el mismo artículo 2 indica que “la futura municipalidad debe contar con la infraestructura urbana mínima, necesaria, propia de un pueblo o ciudad con calles y caminos bien trazados, escuelas, colegios, centros de salud, comisaría policial, oficina del registro civil y los entes prestadores de los servicios básicos de agua y fluido eléctrico [...]”.

2 Dirección General de Encuestas, Estadísticas y Censos, 2015.

temporal y de algunas especificidades llamativas, el país sigue el modelo clásico de urbanización latinoamericana: la rapidez del proceso se produce en un contexto de crecimiento demográfico sin precedentes que va acompañado de un aumento masivo de los flujos migratorios hacia las principales ciudades. Como en muchos países del continente, el Paraguay ha heredado de una estructura de tenencia de la tierra muy desigual y unas relaciones de poder socioeconómicas que perjudicaron crónica e históricamente a los habitantes del campo, que hasta hace poco eran mayoría. Si bien en el caso paraguayo la primacía urbana de la ciudad más grande del país es también la regla, los bajos niveles de industrialización agravan aún más los niveles de subempleo, la informalidad y el uso discrecional de la administración pública como proveedor de puestos de trabajo y de poder adquisitivo.

En cualquier caso, el verdadero “cambio urbano” en Paraguay ha comenzado en los años 1990, cuando la población urbana y las actividades terciarias han empezado a predominar. Por demás, y de concierto con lo que ocurre en la mayoría de los países de América Latina, la migración rural ya no constituye factor principal del crecimiento demográfico actual de las ciudades, como todavía se afirma a menudo. En la actualidad, es más bien la estructura etaria y la importante representación de los estratos jóvenes de la población los que mantienen elevados los ritmos de crecimiento urbano (y por encima de las tasas promedio de crecimiento anual que se conoce en el área rural). Al mismo tiempo, surgen diversos fenómenos que aceleran de la difusión del fenómeno urbano en el país: la tercerización de la economía y los efectos de la globalización van acompañados de cambios de carácter sociocultural que modifican profundamente las aspiraciones y prácticas de los distintos grupos sociales. Por otra parte, la relativa diversificación de la estructura económica está conduciendo a una cierta complejización de la estructura social que se refleja en la aparición contrastada de una clase media, en la reducción de los índices de pobreza y en la manifestación de nuevas formas de desigualdad socioespacial en las diferentes urbes del país.

Tras un rápido repaso de las trayectorias y modalidades de la urbanización paraguaya, el presente artículo trazará un breve retrato de la evolución de los principales componentes de la red urbana. En este sentido, se prestará especial atención a las dinámicas de metropolización en el área urbana de Asunción: con un peso demográfico de dos millones y medio de habitantes, las recomposiciones socioespaciales que allí tienen lugar son vigorosas y reproducen las formas estandarizadas de un modelo de ciudad fragmentada. Por otra parte, un puñado de ciudades injertadas en las fronteras internacionales del este del país, cuyo peso demográfico es cinco o veinte veces inferior al del área metropolitana asuncena, constituyen el segundo nivel de la jerarquía urbana paraguaya. Estas ciudades se enfrentan cada vez más a los trastornos inherentes a su modelo de desarrollo económico, basado en el comercio transfronterizo. Por otra parte, se desarrollan pequeñas ciudades de unos veinte mil habitantes en la región campesina del Este y en la región del Oeste (Chaco), lo que lleva a la puesta en práctica de un fenómeno de polarización espacial sin precedentes. Por el momento, estas urbes evolucionan en función de su posición en la red vial de comunicación, de las iniciativas privadas del sector terciario, y del dinamismo económico de las actividades agrícolas.

2 | FORMAS Y CARACTERÍSTICAS DE LA PRIMERA FASE DE CRECIMIENTO URBANO CONTEMPORÁNEO EN EL PARAGUAY (1980-1990)

2.1 | EL ARRANQUE TARDÍO DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN

El proceso de urbanización que experimenta el Paraguay desde hace varias décadas muestra un cierto desfasaje cronológico en relación con otros países latinoamericanos. Mientras que Argentina y Uruguay habían superado el umbral simbólico del 50% de población “urbana” a principios del siglo XX, países como Brasil y Chile habían hecho lo mismo durante los años 1960. Mientras que en Bolivia y Ecuador el mismo cambio se produjo a mediados de los años 1980, en el Paraguay no fue hasta 1992 cuando los habitantes de las áreas urbanas superaron a los de las áreas rurales. En un artículo publicado en 1972 titulado “Comprendiendo el lento ritmo de urbanización del Paraguay: 1950-1970” el geógrafo estadounidense Francis Gillespie (1983) ya cuestionaba el lento crecimiento de las ciudades paraguayas durante las dos décadas mencionadas. Según este autor, la debilidad del aparato industrial del país³, la intensidad de las oleadas de emigración hacia Argentina o la aplicación de políticas “horizontales” de colonización rural⁴ habían actuado como poderosos factores inhibidores del desarrollo urbano. Sin embargo, entre las principales explicaciones del desfasaje cronológico en cuestión, cabe mencionar también el inicio tardío del proceso de transición demográfica del país.

De acuerdo con la evolución de la tasa de urbanización, el proceso de urbanización paraguayo se ha iniciado y acelerado a finales de la década de 1970 y principios de la de 1980 (Tabla 1). Así lo confirman Morínigo y Céspedes (1984) en un artículo y cuyo título es especialmente sugerente: “El proceso de urbanización en el Paraguay: de la quietud al dinamismo”. Inicialmente, fueron las altas tasas de natalidad a escala nacional y los saldos migratorios ampliamente positivos a favor de las zonas urbanas los que han asegurado el crecimiento de las ciudades, en particular de la aglomeración de Asunción. A inicios de la década de 1980, la primera fase de la transición demográfica paraguaya estaba plenamente encarada: la tasa anual de crecimiento de la población estaba en su punto más alto en la historia reciente del país, alcanzando específicamente los 3,4% de crecimiento anual entre 1982 y 1992. Al mismo tiempo, la mayoría de los demás países sudamericanos ya estaban experimentando un descenso de su tasa anual de crecimiento demográfico.

2.2 | EL ARRANQUE TARDÍO DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN

3 A este respecto, hay que recordar que el Paraguay no ha logrado llevar a cabo políticas industriales de sustitución de importaciones, tal como pudieron hacerlo otros países del continente.

4 ZOOMERS, E.; KLEINPENNING; J.; 1990, « Colonización interna y desarrollo rural: el caso del Paraguay”, Revista Geográfica, n° 112 (Juillet-Décembre), páginas 109-125.

Tabla 1. Evolución de la población urbana y rural del Paraguay, entre 1950 y 2012.

	1950	1962	1972	1982	1992	2002	2012
Población total	1.328.452	1.819.103	2.357.955	3.029.830	4.152.588	5.163.198	6.461.041
Población urbana	459.726	651.869	882.345	1.295.345	2.089.688	2.928.437	3.825.311
Población rural	868.726	1.167.234	1.475.610	1.734.485	2.062.900	2.234.761	2.635.730
% de Población urbana	34,60%	35,80%	37,40%	42,70%	50,30%	56,70%	59,20%

Fuente: DGEEC, 2002 y 2015.

En un contexto en el que la mayoría de la población residía en zonas rurales (57,3% hasta 1982), el fracaso de las políticas de colonización rural y de desarrollo agrícola llevadas a cabo a partir de mediados de los años 1960 había provocado intensas oleadas de emigración hacia las ciudades. En este sentido, los datos de los últimos censos de población (DGEEC, 2002) indican claramente que, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, la ciudad de Asunción y el departamento colindante de Central fueron los principales receptores de los flujos migratorios interdepartamentales (ver Tabla 2). En 1992, nada menos que el 35% de los habitantes de la aglomeración no habían nacido en ella, por lo que procedían principalmente de otros departamentos del país. En el mismo año, la cifra correspondiente al municipio capitalino de Asunción era del 41,0%⁵.

Tabla 2. Tasa migratoria neta del municipio de Asunción y del departamento contiguo de Central, periodos comprendidos entre 1950-2002.

	Intervalo 1950-1962	Intervalo 1967-1972	Intervalo 1977-1982	Intervalo 1987-1992	Intervalo 1997-2002	Intervalo 2007-2012
Asunción	12,8	15,6	-4,9	-8,8	-12	-
Departamento Central	0,6	14,8	35	23,6	13,9	-

Fuente : DGEEC, 1962, 1972, 1982, 1992, 2002.

Además, durante las últimas décadas del siglo XX, varios acontecimientos han contribuido a una cierta diversificación y reconfiguración de la estructura económica nacional, acelerando así el movimiento de urbanización. En particular, se puede citar la conducción sin precedentes de una multitud de proyectos de infraestructura (represa de Itaipú, nuevas carreteras asfaltadas, construcción de los primeros puentes sobre los ríos Paraguay y Paraná, entre otros emprendimientos), pero también la progresiva intensificación de la agricultura de exportación (cultivos de soja, maíz y algodón), así como el relativo refuerzo del aparato estatal.

⁵ Informaciones extraídas de la base de datos del Censo Nacional de Población y viviendas de 1992 (DGEEC, 1992).

A pesar de un contexto de cierta “modernización” económica, cabe resaltar que el Paraguay no había podido llevar a cabo políticas de industrialización, entre otras razones por la estrechez de su mercado interno, lo que ha limitado a su vez la diversificación de los sectores de actividad secundaria y terciaria.

A diferencia de otras naciones latinoamericanas, el Paraguay y su principal conurbado no habían asistido a la formación de una importante clase media urbana vinculada a los procesos de industrialización y al crecimiento de las actividades asalariadas, y tampoco se habían beneficiado de las políticas de “sustitución de importaciones” que se habían llevado a cabo en otros países del continente a partir de los años cuarenta o cincuenta. Por tanto, no estamos en la misma situación que varias grandes metrópolis del subcontinente que, en un momento dado de su evolución, se han erigido como “lugares extraordinarios de integración y de promoción social”, aunque allí también “las zonas desfavorecidas, mal equipadas o irregulares fueran [también] la ciudad de la mayoría ” (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, p. 128, 144)⁶.

La hipótesis que se plantea radica, por tanto, en que la oferta de empleo en la principal aglomeración paraguaya ha sido particularmente reducida para satisfacer la creciente demanda y la afluencia de nuevos habitantes procedentes de las zonas rurales, sobre todo porque la mayoría de la población no contaba con niveles suficientes de calificación (en 1992, el 58,1% de la población de 15 años o más tenía sólo, y en el mejor de los casos, sus estudios primarios culminados). Cabe recordar que esta situación ya había favorecido la migración internacional y el aumento creciente de las actividades informales, del subempleo y de la pobreza urbana (el porcentaje de “obres” oscilaba entre el 30 y el 50% hasta principios de la década de 2000). Hasta nuestros días, en el Paraguay las ocupaciones informales representan el 65,2% de la población empleada en ocupaciones no agrícolas (DGEEC, 2017), frente al 49,6% de América Latina y el Caribe (OIT, 2008).

Además, a finales del siglo XX, las principales funciones socioeconómicas de las ciudades paraguayas seguían el modelo clásico de evolución de los centros urbanos latinoamericanos, llevando a veces ciertas situaciones al extremo. Este es el caso, por ejemplo, de las funciones administrativas. Efectivamente, la capital del país concentraba un creciente aparato administrativo que se había convertido en uno de los más importantes proveedores de empleo, muy a menudo guiado por prácticas políticas clientelares⁷. En cuanto a las actividades comerciales, la oferta de bienes y servicios se concentraba casi exclusivamente en la ciudad de Asunción, donde se encontraba la pequeña porción de la población solvente del país, es decir la exigua clase media, además de los grupos que conformaban la

⁶ La autora insiste sobre el hecho de que las ciudades latinoamericanas se han caracterizado durante mucho tiempo por su « sorprendente capacidad de integrar a los pobres a través de formas clientelares y un fuerte imaginario político, esencialmente durante los periodos de crecimiento, que van de la década de 1940 a la década de 1970.

⁷ En un artículo sobre la economía informal, el economista Fernando Masi recuerda que en el Paraguay a los países vecinos, el número de empleos del sector público ha aumentado durante la década de 1990.

clase dominante de terratenientes y comerciantes. Por último, la anemia del sector secundario había limitado inexorablemente la diversificación de las actividades, contribuyendo así a una pauperización de la vida urbana y a una acentuación de las desigualdades sociales.

2.3 | LA CRISTALIZACIÓN DE UNA RED URBANA MACROCEFÁLICA Y EXCÉNTRICA.

En el capítulo dedicado a Paraguay en el tercer volumen de la Geografía Universal (BATAILLON et al., 1991), los autores afirman que “la capital es, en efecto, un reflejo de los fracasos y de los éxitos acaecidos en el resto del país”, al tiempo que precisan que “la crisis argentina, con el retorno de los emigrantes [paraguayos], el boom de Itaipú, el final abortado de la marcha hacia el Este [políticas de colonización rural], la modernización del campo, un comercio de contrabando sin límites y cuyos beneficios había que ‘blanquear’, han proporcionado durante los últimos veinte años la mano de obra, el capital por gestionar o reciclar, los consumidores de lujo o de masas, necesarios para la metamorfosis de Asunción” (traducción libre).

En términos geográficos, la primera fase de la urbanización acelerada de Paraguay (1980-2000) ha dado lugar al refuerzo de una estructura urbana macrocefálica y excéntrica. En este sentido, la primacía de la capital también encarna uno de los rasgos clave del modelo de urbanización latinoamericano. La aglomeración de Asunción ha concentrado nada menos que el 60% del crecimiento urbano del Paraguay, así como los principales equipamientos y fuentes de empleo. Como resultado, a finales del siglo XX, el creciente conurbado capitalino constituía de muy lejos el centro urbano más grande del país, concentrando 1.367.794 de habitantes en 1992, 1.875.005 en 2002 y 2.384.674 en 2012.

Tabla 3. Evolución demográfica de la aglomeración de Asunción entre 1962 y 2012.

Año	1962	1972	1982	1992	2002	2012
Peso demográfico de la aglomeración de Asunción	517.955	699.348	952.269	1.367.794	1.875.005	2.384.674
Tasa anual de crecimiento demográfico	-	3,00%	3,10%	3,70%	3,20%	2,40%
		(1962-1972)	(1972-1982)	(1982-1992)	(1992-2002)	(2002-2012)

Fuente: datos censales de 1962, 1972, 1982, 1992, 2002 (DGEEC, 2002), y datos oficiales de proyecciones demográficas (DGEEC, 2015).

Este primer período también estuvo marcado por el establecimiento de un fuerte clivaje socioespacial entre la capital y su creciente periferia: a principios de la década de 2000, los índices de pobreza y extrema pobreza eran dos veces más altos en el departamento Central que en el municipio de Asunción⁸. Si bien es cierto

⁸ A inicios de la década de 2000, las tasas de pobreza del departamento Central se situaban entre el 30% y el 50%, y entre el 20% y el 25% en el municipio capitalino de Asunción.

que la lectura “centro-periferia” debe ser superada y completada para caracterizar la configuración geográfica que era la del “Gran Asunción” a finales de la década de 1990⁹, es posible suponer que estuvo marcada más por la marginación urbana que por la fragmentación espacial. A este respecto, apoyamos la hipótesis de que el desarrollo urbano de los municipios periféricos produjo inicialmente espacios precarios y mal equipados, pero socialmente más bien homogéneos, antes de que la dinámica metropolitana de los años 2000 impusiera la lógica propia de la “ciudad fragmentada”¹⁰.

Al mismo tiempo, el paisaje tradicional del centro histórico de Asunción, estructurado tradicionalmente en torno de un pequeño puerto a orillas del río Paraguay, había sufrido una auténtica metamorfosis. Los antiguos edificios de finales del siglo XIX y de principios del XX, dominantes hasta entonces, fueron sustituidos paulatinamente por nuevos edificios “modernos” de varias plantas, que hasta hoy día albergan la mayor parte de las oficinas de la administración pública, pero muchos de los cuales se encuentran deteriorados o en proceso de estarlo. La década de 1990 ha sido también el periodo en que el centro histórico ha entrado en crisis y comenzado a empobrecerse, aunque la presencia de actividades de función estatal ha sido decisiva para mantener una cierta vitalidad. Al mismo tiempo, la población de las barriadas de las riberas inundadas del río Paraguay había crecido considerablemente, mientras que las nuevas áreas de desarrollo urbano absorbían irremediamente las antiguas granjas y terrenos agrícolas y ganaderos de la periferia de Asunción, con la multiplicación de urbanizaciones y pequeñas viviendas unifamiliares.

Más allá de la zona de influencia de la capital, el desarrollo de otras ciudades era cuanto menos improbable, ya que el único proceso de urbanización destacable se había producido en las fronteras internacionales del este, pero desde una relación de dependencia latente con el exterior. De hecho, en los últimos cuarenta años, un puñado de ciudades cuyo desarrollo reciente se ha producido de manera más o menos espontánea (Ciudad del Este, Pedro Juan Caballero, Encarnación y Saltos de Guairá) ha logrado superar, tanto en tamaño como en vitalidad económica, a otros centros urbanos de referencia y que hasta entonces constituían el segundo nivel de la jerarquía urbana del país (especialmente Villarrica y Concepción).

Las ciudades más dinámicas (situadas en la frontera con Brasil y Argentina) también habían podido beneficiarse de la realización de proyectos de infraestructuras estructurales (la represa de Itaipú así como el puente de la amistad entre Paraguay y Brasil, el puente “San Roque González” entre Encarnación y la ciudad argentina de Posadas), pero también de la intensificación del comercio transfronterizo. En particular, la implementación de un sistema de triangulación comercial entre Paraguay y Brasil a partir de mediados de la década de 1980 había reforzado en gran medida este modelo de urbanización fronteriza, alcanzando éste su época

9 De hecho, un importante campo de investigaciones debe construirse sobre la formación de las periferias urbanas del conglomerado asunceno y sobre la evolución reciente de sus características sociales, económicas y espaciales.

10 El término de “fragmentación urbana” se impuso en el análisis de las formas espaciales de las ciudades latinoamericanas a partir de la década de 1980, en particular en el contexto de las crisis de los años 1980 y de las reformas neoliberales de los años 1990.

dorada en los años 1990¹¹. A partir de entonces, el Paraguay se había convertido en una plataforma privilegiada para la importación de productos manufacturados de todo el mundo, especialmente de Asia, al tiempo que se beneficiaba de un régimen arancelario favorable que permitía a los comerciantes vender los productos a menor coste, seduciendo y atrayendo así a muchos consumidores brasileños.

Dentro de la región Oriental, que sigue concentrando casi el 98% de la población del país en el 40% de su superficie, las principales ciudades se han desarrollado todas en los extremos: en el oeste, a orillas del río Paraguay (Asunción), y en el este, a orillas del río Paraná (Ciudad del Este y Encarnación). Al desequilibrio espacial de la red urbana paraguaya hay que sumarle también las disparidades de peso demográfico entre las ciudades. Efectivamente, mientras que la principal aglomeración supera hoy en día los dos millones y medio de habitantes, la segunda urbe más poblada lo es cinco veces menos (Ciudad del Este, que alcanzaría los 450.000 habitantes), mientras que la tercera concentra a su vez un número de habitantes cinco veces menor que la anterior, con un peso demográfico a penas mayor a los cien mil habitantes. Ninguno de los demás centros urbanos del país logra concentrar más de 70.000 habitantes¹², aunque los más poblados de ellos generalmente se encuentran insertos en regiones rurales cuya densidad demográfica es relativamente importante a la escala del país.

Alrededor de las ciudades del interior del país, alejadas de la capital y de las fronteras, a menudo se encuentran estructuras rurales minifundiaras que corresponden a las “colonias” o “asentamientos”, que fueron formados por el Instituto de Bienestar Rural (IBR) en el marco de las políticas de colonización agraria llevadas a cabo esencialmente entre la década de 1960 y de 1990, aunque también en periodos posteriores. La conformación más o menos reciente de estas cuencas rurales relativamente densas se inscribe en el movimiento de expansión hacia el este de la frontera agrícola campesina, conducida por un Estado que no ha acompañado lo suficientemente a los migrantes rurales provenientes de la cuenca campesina original de los alrededores de Asunción y de la región central del país. Los espacios de colonización en cuestión se distinguen por sus redes viales ortogonales, absolutamente indiferentes de las características físicas donde están implantadas (en particular la topografía e hidrografía): sus formas y estructuras denotan un cierto autoritarismo. Desde mediados de la década de 2000, los paisajes regionales en los que se inscriben las ciudades más pobladas

11Para tomar la medida de la importancia que han podido tener los movimientos de “triangulación comercial” en la economía paraguaya, hay que poner en perspectiva los datos sobre las “reexportaciones” (triangulación comercial) y el resto de las exportaciones. A mediados de la década de 1990, el monto de las “reexportaciones” era tres veces más elevado que el del resto de las exportaciones. Es recién a partir de mediados de los años 2000 que el montante de las exportaciones de “productos de origen local” (se trata esencialmente de materias primas agropecuarias) supera al de productos reexportados. Datos extraídos de las estadísticas económicas del Banco Central del Paraguay (BCP, 2018).

12 La serie de datos de población de las principales aglomeraciones del país es generada a partir de los últimos datos oficiales de proyección demográfica (DGEEC, 2015).

del interior del país se componen también de grandes extensiones destinadas al agronegocio, instaurando así ambientes contrastados entre zonas minifundiarías densamente pobladas y zonas de amplias parcelas cultivadas o dedicadas a la ganadería.

Como sea, hasta finales de la década de 1990, no había logrado afirmarse un verdadero entramado urbano en el espacio central de la región Oriental: en un contexto de subequipamiento latente en materia de infraestructuras de comunicación vial, la distribución desapretada de las ciudades limitaba inexorablemente la conformación de una red urbana propiamente dicha. No obstante, en el extremo este de la región Oriental del país, desde la década de 1980 y 1990 se había constituido una modesta red urbana en una región donde se expandía otra frontera agrícola, esta vez proveniente del este, e impulsada esencialmente por la llegada de migrantes brasileños a partir de la década de 1970. Así, la implantación de un modelo territorial basado en la agricultura intensiva y mecanizada, cuya producción de cereales se destina a la exportación, había llevado a estas pequeñas urbes de origen pionero, y de formación espontánea, a especializarse como centros logísticos y de servicios vinculados al agronegocio.

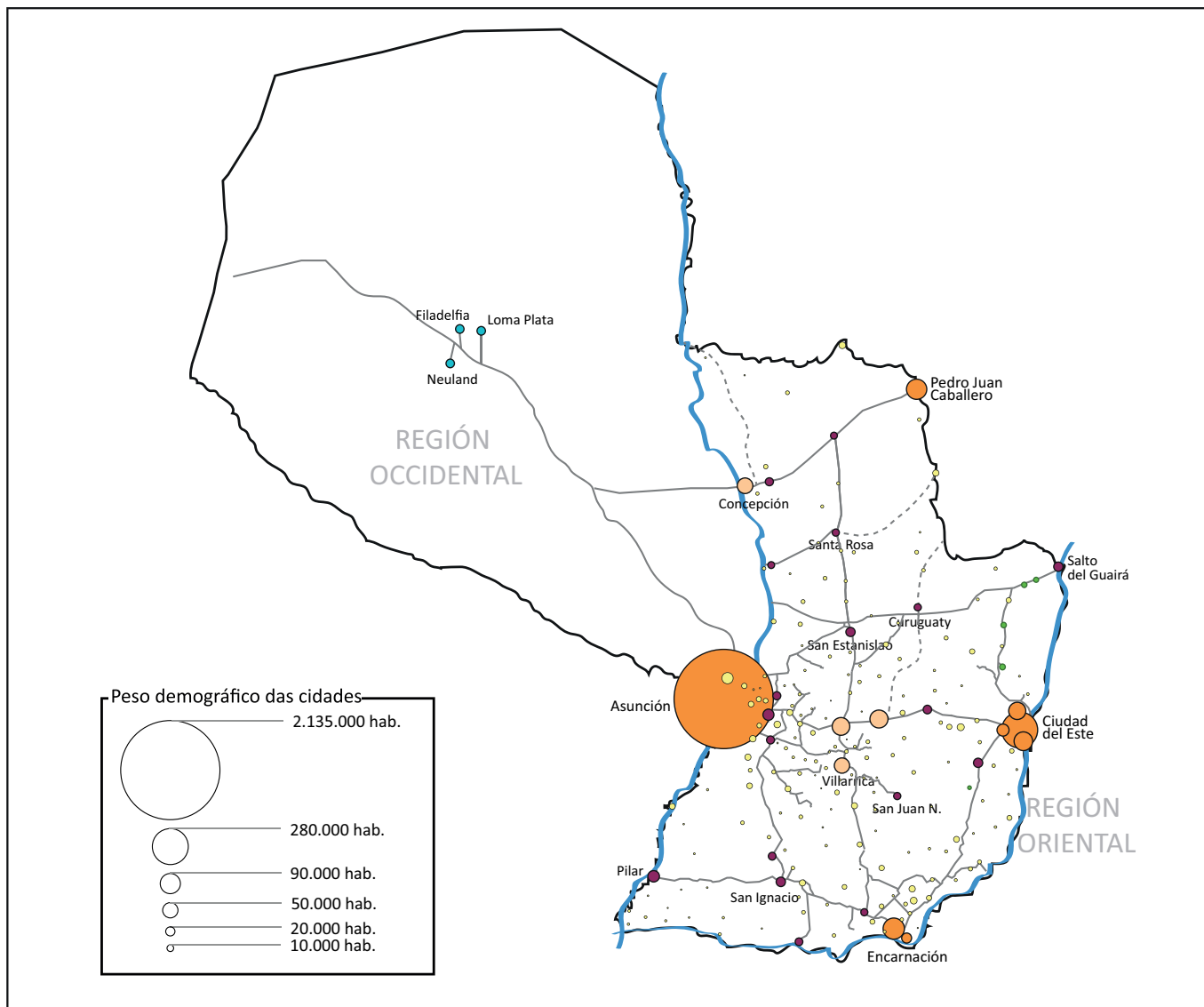
No obstante, a partir de la década de 2000, el entramado urbano de la región Oriental empieza a consolidarse y, de alguna manera, a integrarse. Impulsadas en gran parte por la expansión y mejoramiento de la red de rutas asfaltadas, una serie de pequeñas ciudades situadas en el centro de la región oriental han empezado a asumir un papel sin precedentes en la estructuración del espacio y a ofrecer toda una nueva gama de servicios y productos de consumo cotidiano, fortaleciendo capacidad de atracción y de articulación local, al tiempo de inscribir sus áreas de influencia a escalas particularmente amplias.

Quadro 1. Clasificación de los centros urbanos paraguayos en función de su peso demográfico, en 2012.





Categorías de peso demográfico	Cantidad de ciudades en 2012	Cantidad total de habitantes en 2012	Principales ciudades de cada categoría, en 2012
Más de 1.000.000	1	2.135.658	Aglomeración de Asunción (1)
Más de 200.000	1	449.704	Aglomeración de Ciudad del Este (2)
50.000 a 100.000	6	438.939	Encarnación, P.J. Caballero, Caaguazú, Cnel Oviedo, Concepción y Villarrica
30.000 a 50.000	0	-	Ninguna ciudad se encuentra en esta categoría en 2012, lo que expone un vacío en la curva posición/tamaño de las ciudades paraguayas
10.000 a 30.000	21	314.414	San Estanislao, San Ignacio, San Juan Nepomuceno, Santa Rosa del Aguaray, Pilar, Curuguaty, Horqueta, Campo 9
5.000 a 10.000	39	248.969	Yuty, Caazapá, Villa del Rosario, La Paloma, Pirayú, Ma. Auxiliadora, Capiibary,...
2.000 a 5.000	73	65.910	Villa Ygatimy, Jesús, Corpus Christi, Lima, Gral. Resquín, Belén,...







Fuente: GOETZ, K. a partir de la base de datos del pre censo de población y viviendas (DGEEC, 2012).

Mapa 1. Características de la red urbana paraguaya.



LEGENDA

-  Aglomeração de Assunção - Mais de 2.500.000 de habitantes
-  Aglomerações fronteiriças - Entre 80.000 e 450.000 habitantes
-  Cidades de população média no centro da região oriental- Entre 50.000 e 70.000 habitantes
 - Estas crescem a ritmos diferenciados: Coronel Oviedo e Caaguazú mantêm um ritmo de crescimento superior a Villarrica e Concepción. Essas cidades estão em competição com outros centros urbanos emergentes, cujo surgimento se deve, entre outras coisas, à recomposição da malha viária pavimentada.
-  Nível “médio-baixo” de cidades intermediárias e emergentes Entre 10.000 e 30.000 habitantes
 - Em média, essas cidades crescem a taxas superiores às demais cidades do país. Tudo indicaria que estes estão se tornando mais atrativos e, portanto, com saldos migratórios positivos.

-  Nível “médio-baixo” de cidades intermediárias e emergentes Entre 10.000 e 30.000 habitantes
 - Antigas cidades pioneiras localizadas na fronteira da colonização brasileira vinda do Leste Em geral, essas cidades são especializadas no setor de serviços ligados à agricultura intensiva e técnica do complexo soja-milho-trigo-sorgo.
-  Nível “médio-baixo” de cidades intermediárias e emergentes no Chaco Central (somente Filadelfia e Loma Plata possuem com população superior a 10.000 habitantes)
-  Outras cidades de menor tamanho
-  Rotas asfaltadas
-  Rotas asfaltadas em construção (en 2010)
-  Principais rios e seus afluentes

Fuente : Kevin Goetz, 2018.

3 | EL INICIO DE LA DÉCADA DE 2000 Y LA MANIFESTACIÓN DE NUEVAS FORMAS DE URBANIDAD.

Al no representar más del 61% de la población total del país, el margen de crecimiento de la población urbana del Paraguay parece considerable. Cuanto menos, podemos esperar a que continúen tanto la intensidad como el ritmo de las reconfiguraciones sociales, económicas, políticas y espaciales, propias del fenómeno de urbanización. Sin embargo, el simple indicador que consiste en medir la proporción de población “urbana” aparece ampliamente insuficiente si queremos caracterizar la generalización actual del fenómeno urbano con un enfoque más cualitativo que cuantitativo. En las siguientes líneas, proponemos una breve perspectiva del proceso contemporáneo de urbanización paraguaya con una multitud de fenómenos muy recientes que le son consustanciales: la irrupción contrastada de la clase media, la disminución de los índices de pobreza, la expansión de las actividades vinculadas al agronegocio, la crisis socioeconómica del modelo campesino, pero también y sobre todo, los diversos cambios de carácter social y cultural que están modificando profundamente las prácticas y las aspiraciones sociales de una gran parte de la sociedad paraguaya.

3.1 | LAS MANIFESTACIONES DE UNA “TERCERA MODERNIDAD” A LA PARAGUAYA

A partir de la década de 2000, el Paraguay ha entrado de lleno en una de las fases decisivas de su transición demográfica. En este sentido, el Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) sitúa a Paraguay entre los países en “transición plena”, al tiempo que destaca el carácter muy reciente de la reducción de las tasas de fecundidad (CEPAL, 2008), que han descendido significativamente desde principios de la década de 2000 (de 3,45 en 2001 a 2,53 en 2016¹³). La intensidad del proceso refleja la magnitud de los cambios sociodemográficos en curso, los cuales están intrínsecamente relacionados con los cambios en la organización familiar tradicional, así como en las prácticas, los estilos de vida, las aspiraciones sociales y las decisiones sobre la estructuración y la planificación de la vida de los individuos. La reducción de la tasa de fecundidad se refleja igualmente en una disminución del tamaño de los hogares, lo que concierne tanto a las zonas urbanas como a las rurales: entre 2002 y 2015, el tamaño medio de los hogares se redujo de 4,4 personas a 3,7 en las zonas urbanas y de 5,1 a 3,8 en las rurales.

En este contexto, los síntomas de una especie de “tercera modernidad” al estilo paraguayo se hacen sentir repentinamente: los comportamientos se encuentran marcados cada vez más por la individuación, por la racionalización en la toma de decisiones y por las aspiraciones de ascenso y de diferenciación social. Estos fenómenos socioculturales inherentes al proceso de transición demográfica van acompañados, obviamente, de otras fuerzas que intervienen simultáneamente. Estas “otras fuerzas” incluyen los efectos de la globalización o la difusión de los estilos de vida occidentales, el aumento del consumo, la masificación de las

13 Según los últimos datos oficiales de proyección demográfica (DGEEC, 2015).

nuevas tecnologías de la información y de la comunicación¹⁴, la monetarización masiva de los intercambios, pero también la mejora relativa de los indicadores macroeconómicos¹⁵ en el marco de un modelo de desarrollo orientado a la exportación de productos agrícolas. Estas son las múltiples fuerzas que están influyendo en las modalidades contemporáneas de la urbanización paraguaya y en las características de la sociedad urbana que se está construyendo. Además, dichos fenómenos demográficos y socioeconómicos no se limitan espacialmente sólo a la aglomeración de Asunción y a las ciudades fronterizas, sino que se manifiestan y se extienden de ahora en más a regiones que habían permanecido al margen de la dinámica urbana paraguaya hasta fines del siglo XX.

3.2 | LAS MUTACIONES DE LA ESTRUCTURA SOCIAL

La mejora del nivel de cualificación de la población está obviamente correlacionada con el aumento y la diversificación comprobada de los empleos terciarios. En otras palabras, el fortalecimiento del sector terciario de la economía (del 55,6% de la población activa en 2000 al 68,0% en 2018) está estrechamente relacionado con el aumento de los niveles de cualificación. En principio, el desarrollo de las opciones de movilidad social y espacial de la población conduce inexorablemente a la manifestación de cambios relativamente importantes en la estructura social y económica.

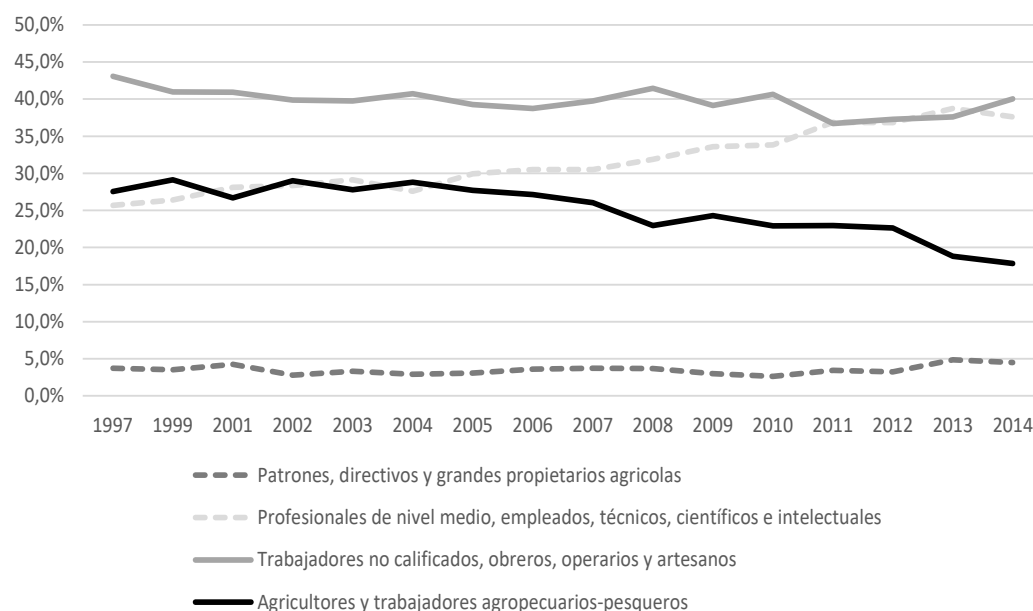
El análisis de la evolución de las diferentes categorías socioprofesionales aporta elementos esenciales al indicar una inversión de tendencia en la estructura social paraguaya. Así, por primera vez en la historia del país, los trabajadores del sector comercial y de servicios superan a los agricultores y a los trabajadores agrícolas. Al ser numerosas las categorías socioprofesionales comúnmente utilizadas, las hemos agrupado en cuatro subgrupos (Figura 1) para facilitar la interpretación de su evolución. El grupo 1 (que hemos denominado “Patrones, directivos y grandes propietarios agrícolas”) incluye a los “ Patrones de empresas y grandes propietarios agrícolas”, así como a los “ Miembros de poderes del Estado y directivos de empresas”. Su peso es relativamente limitado (alrededor del 5%) y se mantiene estable entre 1997 y 2014. El subgrupo 2 (que hemos denominado “Profesionales de nivel medio, empleados, técnicos, científicos e intelectuales”) incluye a los “técnicos y profesionales de nivel medio”, a los “empleados de oficina”, a los “trabajadores de servicios y comerciantes” y a los “profesionales, científicos e intelectuales”. Estas categorías son las que más han aumentado su peso global, pasando en su conjunto del 25,7% al 37,6% entre 1997 y 2014. El tercer subgrupo (que hemos denominado “Trabajadores no calificados, obreros, operarios y artesanos”) incluye a los “trabajadores no calificados”, a los

14 Las Encuestas Permanentes de Hogares señalan que los hogares equipados de teléfonos celulares pasaron de representar del 30% al 94% entre 2002 y 2015. Por otra parte, los hogares equipados de automóviles o de motos pasaron de representar del 20% al 30% y del 13% al 58%, respectivamente, en el mismo periodo de tiempo. Monetarización de las transacciones, manifestación de nuevas modalidades de transferencias financieras.

15 Para retomar uno de los principales indicadores macroeconómicos, el PIB nacional ha pasado de 5 836 millones de dólares en 1990 a 8 868 millones en 2000, y a 27 213 millones en 2010, para luego alcanzar los 40 166 millones de dólares en 2019.

“oficiales, operarios y artesanos”, así como a los “operadores de instalaciones y maquinarias, y montadores”. Aunque este subgrupo muestra una tendencia a la baja en el gráfico, hay que señalar que oculta el crecimiento absoluto y constante de los trabajadores no calificados, que siguen representando más del 20% de la población activa en 2014. Por último, el cuarto subgrupo incluye la única categoría de “Agricultores y trabajadores agropecuarios-pesqueros”: éste disminuye ni más ni menos que diez puntos porcentuales durante el periodo considerado.

Figura1. Evolución de las principales categorías socio-ocupacionales entre 1997 y 2014.

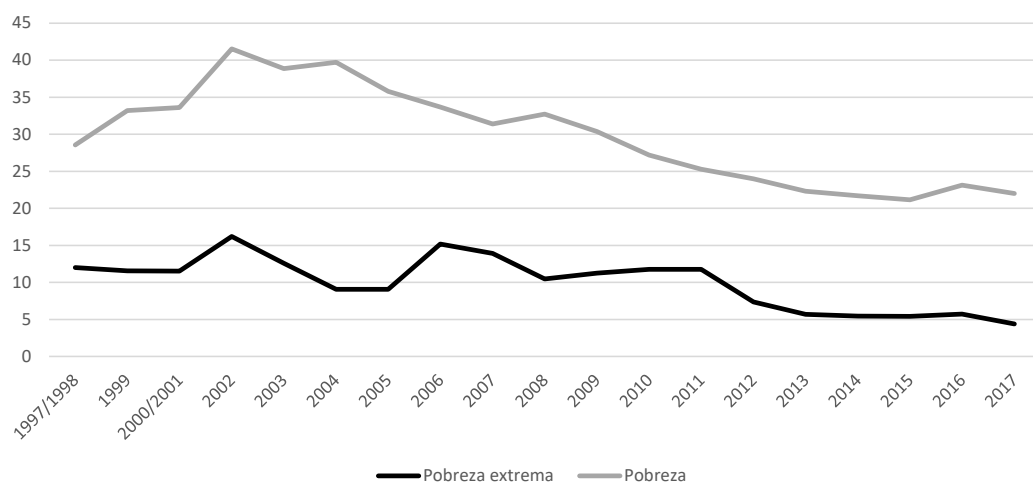


Fuente: Encuesta Permanente de Hogares (EPH-DGEEC), 1997 a 2014.

Los cambios sociodemográficos en cuestión alimentan inevitablemente un proceso de urbanización que no puede considerarse un fenómeno económico y cíclico, sino que constituye una de las manifestaciones espaciales de la transición demográfica. En este contexto, el aumento del nivel educativo implica naturalmente un aumento de la cualificación profesional, una diversificación de las actividades y de las aspiraciones sociales. Este contexto de movilidad social sin precedentes también se pone de manifiesto en la reducción del porcentaje de la población que se encuentra en situación de pobreza (Figura 2) y de extrema pobreza (Figura 3). De hecho, tras un largo periodo de inestabilidad económica y política (1995-2003), la incidencia de la pobreza se redujo del 41,5% en 2002 al 22,0% en 2017 (DGEEC, 2002-2017). Además, esta tendencia a la baja de las cifras de pobreza se aplica tanto a las zonas urbanas como a las rurales. A este respecto, tal vez habría que relacionar esta reducción con la relativa y generalizada diversificación de los empleos y las actividades económicas en las zonas rurales. De hecho, sólo en el Paraguay rural, la proporción de ocupados en el sector primario cayó del 67,1% al 46,9% en el espacio de diez años, de 2004 a 2014, mientras que la proporción de ocupados en el sector terciario se estima que ha aumentado del 22,7% al 32,7% y el sector secundario del 10,3% al 14,2%¹⁶.

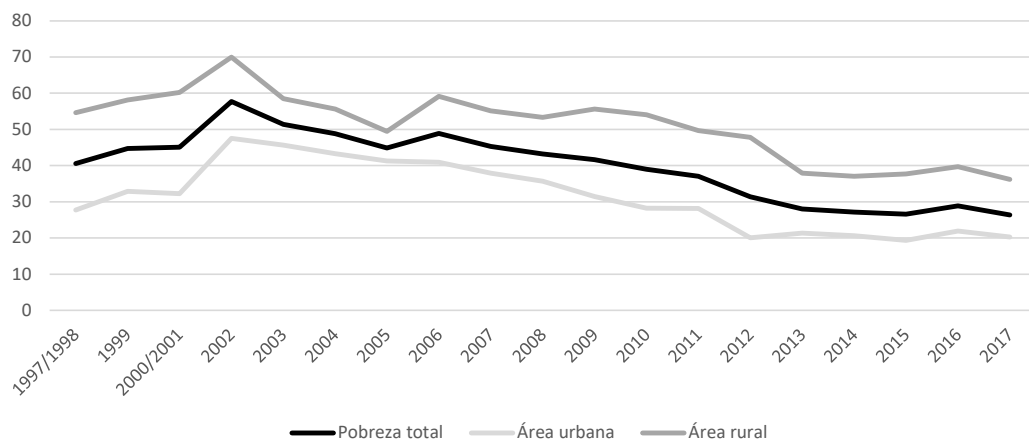
¹⁶ Datos extraídos de las Encuestas Permanentes de Hogares, Instituto Nacional de Estadística (INE).

Figura 2. Porcentaje de la población en situación de pobreza y de pobreza extrema, periodo 1997-2017.



Fuente: Encuestas Permanentes de Hogares - EPH (DGEEC, 1997-2017)

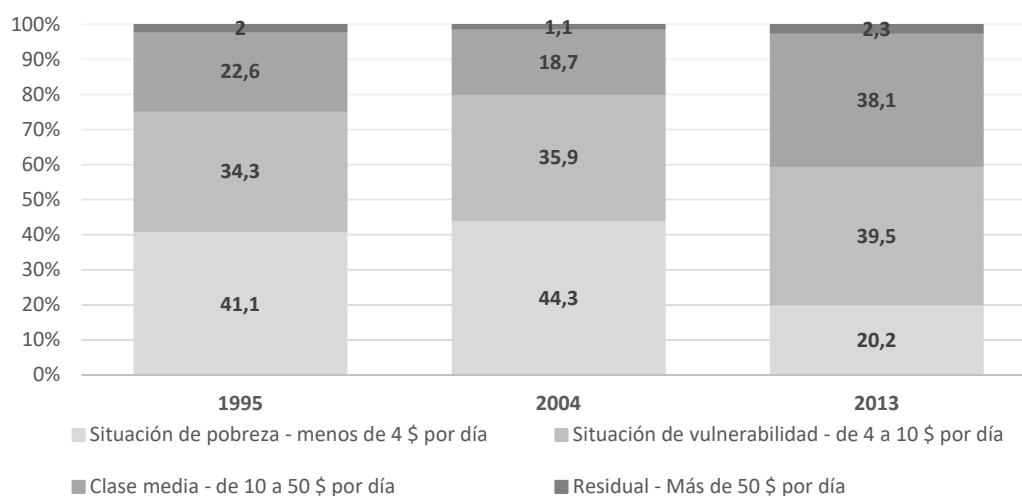
Figura 3. Porcentaje de la población en situación de pobreza, área urbana y rural, 1997-2017.



Fuente: Encuestas Permanentes de Hogares - EPH (DGEEC, 1997-2017)

Por otra parte, la disminución del porcentaje de personas que viven en la pobreza va acompañada de la aparición de una cierta clase media que ha conseguido aumentar su poder adquisitivo, mejorar sus condiciones de vida, acceder al consumo y a la creciente oferta de formación terciaria. Sin embargo, una gran parte de este segmento emergente de la población sigue siendo extremadamente vulnerable y frágil. De hecho, según los últimos datos de la clasificación de ingresos, se estima que el número de personas pertenecientes a la “clase media” (definida aquí por un nivel de ingresos de entre 10 y 50 dólares al día) ha aumentado considerablemente, pasando del 22,6% en 1995 al 38,1% en 2013 (gráfico 3), mientras que la población en “situación vulnerable” (con ingresos de entre 4 y 10 dólares al día) sigue siendo elevada y se estima que incluso ha aumentado, pasando del 34,3% al 39,5% entre 1995 y 2013. Así, el grupo de personas pertenecientes a la “clase media” y las que se encuentran en “situación de vulnerabilidad” tienen un peso similar, cercano en ambos casos al 40.

Figura 4. Clasificación por niveles de ingresos, 1995, 2004 y 2013.



Fuente: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 2016).

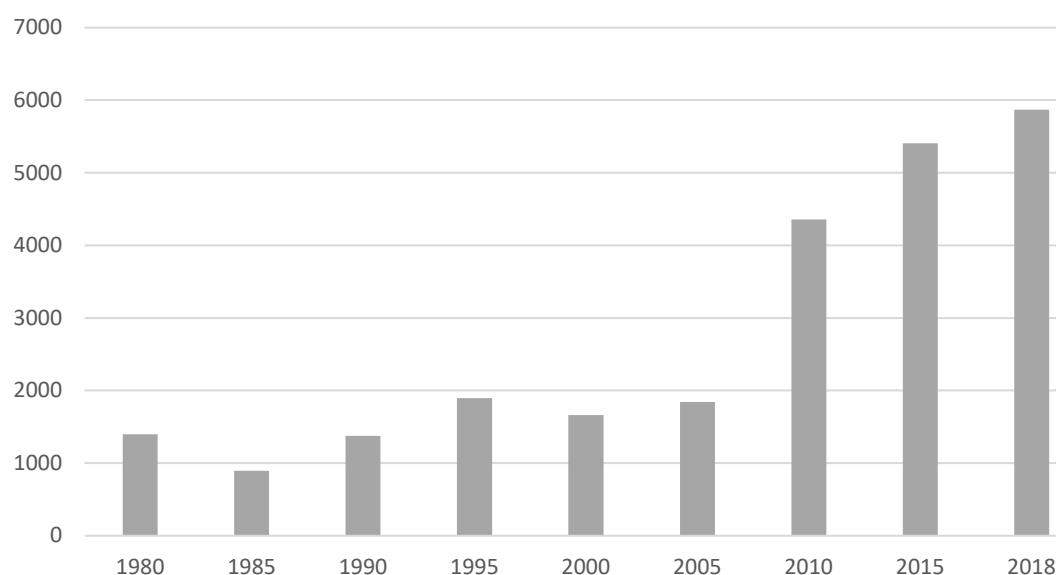
3.3 | LOS LÍMITES DEL MODELO DE DESARROLLO PARAGUAYO

Como hemos visto, una multitud de factores demográficos, socioculturales y económicos se combinan simultáneamente para transformar la sociedad paraguaya. Aunque la aparición de una cierta clase media refleja una relativa mejora de las condiciones de vida, ésta se produce en un contexto de profunda reconfiguración de la estructura económica y social. En consecuencia, el advenimiento y el cambio hacia una sociedad urbana se traduce en la aparición de nuevas modalidades y formas de desigualdad en el acceso a los recursos. Por otro lado, una gran parte de la clase media es especialmente vulnerable a la inseguridad laboral, así como a la debilidad relativa de sus ingresos. En este sentido, las cifras sobre la incidencia del desempleo, el subempleo, la pobreza y la pobreza extrema son muy volátiles. También hay que recordar que un tercio de los empleados asalariados cobra menos del salario mínimo oficial (que se limita a 322 dólares mensuales). Además, en su composición actual, la estructura económica sigue estando muy marcada por la persistencia de dificultades estructurales vinculadas a las condiciones de trabajo: mientras que la tasa de desocupados es del 6,0% y que el subempleo alcanza el 6,3%, la precariedad laboral sigue siendo preocupante (recordemos que en 2017 las ocupaciones informales representaban el 65,2% de la población ocupada en una ocupación no agrícola). Además, la trayectoria reciente de la estructura económica es atípica en el sentido que la tercerización de las actividades se ha estado produciendo sin fase alguna de industrialización.

A finales de la década de 2000, la economía paraguaya ha experimentado una de las fases de expansión económica y de generación de riqueza más importantes de su historia: la tasa de crecimiento anual del Producto Interior Bruto (PIB) ha alcanzado nada más y nada menos que las mismas tasas récord que durante el período de construcción de la represa de Itaipú, entre 1975 y 1984. La evolución del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita es además indicativa de la mejora de las condiciones macroeconómicas del país a partir de mediados de la década

de 2000 (véase el la Figura 5). En el marco de un modelo de desarrollo basado en la exportación de materias primas agropecuarias, el considerable aumento de la producción y la productividad se ha basado en el aumento relativo de los precios internacionales de los principales commodities (soja, maíz, carne, trigo), dependiendo además fuertemente de las condiciones climáticas. Como resultado, el Paraguay fue testigo de un ingreso de divisas sin precedentes, de un nuevo contexto de inversión y del fortalecimiento de su mercado interno. De este modo, a finales de la década de 2000, la expansión del modelo agroexportador, la diversificación de las actividades terciarias y el aumento de los niveles de consumo se produjeron simultáneamente. Sin embargo, diez años después, la caída de los precios de las principales materias primas agropecuarias (a partir de 2015) y la sucesión de malas cosechas ponen particularmente en duda los beneficios del modelo agroexportador y sus supuestos efectos de “derrame”.

Figura 5. Evolución del PIB bruto per cápita entre 1980 y 2018 (en dólares y a precios actuales).



Fuente : Banco Central del Paraguay, 2018.

Así, una parte considerable de la sociedad paraguaya depende de los llamados “efectos de derrame” que serían generados por un modelo de desarrollo basado en la exportación de materias primas agropecuarias. No obstante, la misma clase media urbana que ha emergido recientemente y que transforma radicalmente la dinámica económica del país, depende en gran medida de los niveles de consumo y de las condiciones del poder adquisitivo de los hogares. Esta es una de las razones por las que las autoridades paraguayas son especialmente cuidadosas a la hora de garantizar un frágil equilibrio entre las entradas de divisas y los tipos de cambio monetarios, controlando al mismo tiempo la inflación.

4 | MUTACIONES Y PERMANENCIAS DE LOS PRINCIPALES COMPONENTES DE LA RED URBANA PARAGUAYA

4.1 | LA METROPOLIZACIÓN DEL “GRAN ASUNCIÓN”

Concentrando casi el 40% de la población nacional y el 60,3% de la población urbana del país, el área metropolitana de Asunción ha sido uno de los escenarios más espectaculares de las mutaciones urbanas acontecidas durante los últimos veinte años. Al igual que otras metrópolis latinoamericanas, pero con un desfase cronológico de unos veinte años o más, la aglomeración de Asunción ha experimentado recientemente un descenso en su tasa de crecimiento demográfico (véase la Tabla 4). Mientras que entre 1972 y 2002 esta tasa se encontraba por debajo del 3,0% anual, en el periodo 2002-2012 la misma se redujo al 2,4%. Sin embargo, si la comparamos con otras capitales o grandes ciudades del continente, queda claro que la tasa media de crecimiento de la población del Gran Asunción sigue siendo particularmente elevada. Como en la mayoría de los países latinoamericanos, el descenso de la tasa de fecundidad y la migración neta son los principales factores que explican la desaceleración del crecimiento demográfico en la principal metrópoli de Paraguay.

Si bien ya se ha iniciado el proceso de estabilización demográfica del Gran Asunción, la aglomeración en cuestión es objeto de intensas reconfiguraciones socioeconómicas y espaciales que se han intensificado a partir de mediados de la década de 2000, especialmente impulsadas por los efectos de la globalización. El desarrollo y la diversificación del sector terciario, la aparición de nuevas aspiraciones sociales por parte de la población, la homogeneización y la diversificación de las prácticas sociales (consumo, ocio, formación, etc.), así como el aumento generalizado de los desplazamientos y de la movilidad, conducen a una creciente complejización social y espacial del área metropolitana.

Si bien el primer período de fuerte crecimiento demográfico de la aglomeración (décadas de 1980 y 1990) ha estado marcado por la incidencia de la precariedad urbana, así como por el establecimiento de una fuerte brecha socioespacial entre la ciudad central de Asunción y su creciente periferia, desde un periodo reciente se producen nuevas formas de integración socioeconómica y de modificación de la estructura espacial del conurbado asunceno. A este respecto, los datos oficiales sobre las necesidades básicas insatisfechas (NBI), medidos entre 1992, 2002 y 2012, atestiguan de la ocurrencia de un cierto fenómeno de integración socioespacial entre el municipio capitalino y el resto de la metrópoli. Desde hace casi treinta años, el Departamento Central ha experimentado una notable disminución del porcentaje de hogares con al menos una “necesidad básica insatisfecha”: en cualquier caso, allí el proceso se manifiesta de manera mucho más notoria que a nivel nacional.

Tabla 4. Hogares con al menos una “Necesidad Básica Insatisfecha” (NBI), entre 1992 y 2012.

Año	1992	2002	2012
Asunción	36,2 %	27,1 %	22,5 %
Departamento Central	63,6 %	42,7 %	27,4 %
Áreas urbanas - Paraguay	60,0 %	44,2 %	32,9 %
Áreas rurales - Paraguay	78,6 %	62,9 %	62,5 %
Total Paraguay	68,9 %	51,9 %	43,0 %

Fuente : DGEEC, 1992, 2002 y 2012.

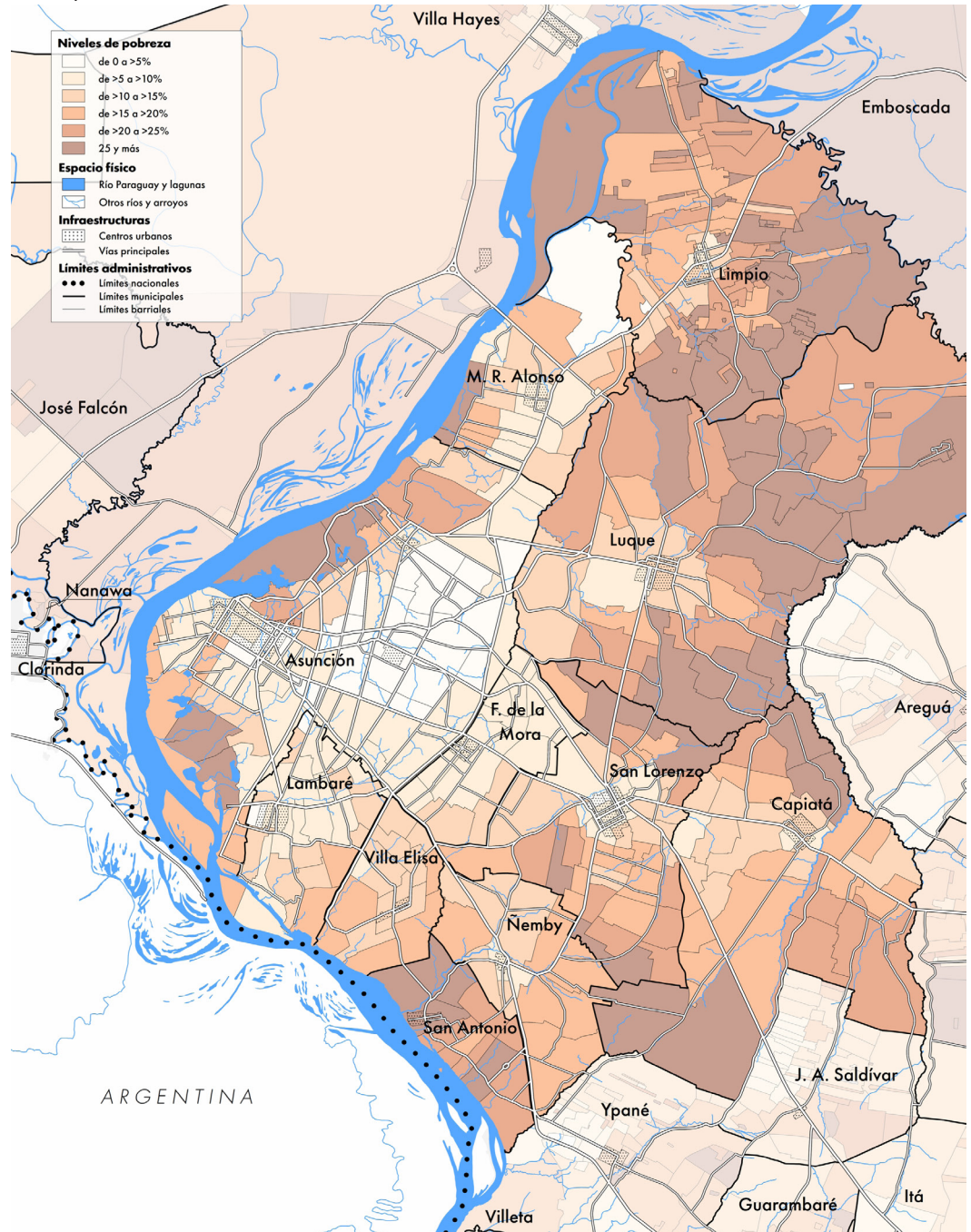
Desde un periodo reciente, el área metropolitana de Asunción ya no se inscribe en una dinámica de expansión de la ciudad que uniformizaría sus periferias: efectivamente, la intensificación de la movilidad social está reconfigurando profundamente la estructura espacial de la aglomeración. Al mismo tiempo, la redistribución de ciertos segmentos de la población del municipio capitalino de Asunción hacia los municipios vecinos del primer o segundo anillo del área metropolitana afecta principalmente a los hogares de clase media, generando así la manifestación de procesos de gentrificación o de “reemplazo” en ciertos barrios donde predominaban segmentos sociales de clases desfavorecidas. Sin cuestionar necesariamente el papel estructurador del municipio de Asunción, el intenso crecimiento demográfico de los municipios del primer anillo (Fernando de la Mora, San Lorenzo, Luque, Lambaré, Mariano Roque Alonso, Villa Elisa) ha contribuido de alguna manera a desplazar el “centro de gravedad” de la metrópoli hacia el primer anillo del conurbado. A partir de ahora, la mayor parte de las actividades y los puestos de trabajo ya no se encuentran únicamente en el centro histórico de Asunción, en sus suburbios vecinos y en los nuevos ejes corporativos (especialmente el de las avenidas de Aviadores del Chaco y Santa Teresa). En los municipios colindantes a la capital, la multiplicación y diversificación de la oferta comercial, de equipamientos y de servicios contribuye a la creación de polos secundarios prácticamente autónomos.

Siguiendo un patrón espacial radioconcéntrico, la geografía del área metropolitana está fuertemente estructurada por las principales carreteras, que parten de Asunción y se dirigen al noreste, al este y al sureste. Al erigirse como verdaderas “centralidades lineares”, dichos ejes estructurantes desempeñan un papel decisivo en la valorización del espacio urbano, situación que se ve particularmente favorecida por la masificación del uso del vehículo individual. De ambos lados de los ejes en cuestión, se desarrollan barrios de clase media, donde se multiplican las viviendas de tipo “dúplex”, que se constituyen como una tipología de viviendas agrupadas a partir de la división en sentido transversal de las típicas parcelas de 12 metros de frente por 30 metros de largo. En el área metropolitana, los barrios de viviendas precarias se concentran principalmente en las zonas inundables (orillas del río Paraguay y sus principales afluentes), así como en los espacios “intersticiales” situados entre las principales vías de comunicación del conglomerado. Es en estas bolsas urbanas mal conectadas con las principales vías de comunicación en donde predominan los “asentamientos”¹⁷, zonas de viviendas más o menos informales que se forman generalmente a través de la ocupación

¹⁷ Sobre los “asentamientos” en las áreas urbanas paraguayas, referirse a GALEANO MONTI, J. (2017).

espontánea de terrenos privados por grupos de familias de número variable. Como resultado de las múltiples trayectorias residenciales y de las intervenciones ocasionales de las autoridades, el modelo de ciudad “fragmentada” se manifiesta claramente en la mayor metrópolis del Paraguay. En un contexto en el que la movilidad social y espacial es particularmente vigorosa dentro de la sociedad paraguaya, las persistentes desigualdades se ven acompañadas de procesos de exclusión cuyos mecanismos son múltiples y complejos.

Mapa 2. Porcentaje de hogares en situación de pobreza en los barrios de los municipios del área metropolitana de Asunción, en 2012.



Fuente: Elaboración propia en base a DGEEC, 2012

Fuente : MADES/PNUD/FMAM/ISTHME (2020). Atlas del Área Metropolitana de Asunción. Proyecto “Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la sustentabilidad”

La magnitud de los cambios socioespaciales que tienen lugar en la aglomeración de Asunción requiere, obviamente, de múltiples intervenciones urbanas por parte de los poderes públicos. Por el momento, no se ha creado ningún organismo a escala metropolitana para llevar a cabo políticas que puedan responder a los retos planteados en materia de infraestructuras, redes, servicios públicos, transporte público o regulación del mercado de la vivienda. En un contexto en el que las instituciones descentralizadas, ya sean municipales o departamentales, no desempeñan un papel activo en tanto comitentes de los proyectos urbanos, resulta que los ministerios sectoriales del gobierno central terminan encargándose de las decisiones políticas, del diseño y de la ejecución de los diferentes proyectos estructurantes a la escala metropolitana.

Por otra parte, la necesidad de adecuar la ciudad al uso masivo de vehículos motorizados individuales se impone tácitamente como la única alternativa posible ante el reciente aumento del parque automotor. La precariedad y el subequipamiento en materia de infraestructuras viales legitima indefectiblemente todo afán por llevar a cabo una multiplicidad de obras viarias cuyos diseños o justificaciones pueden resultar anacrónicos. En este contexto, las autoridades obtienen fácilmente los réditos políticos por parte de una creciente clase media que se desplaza en coche o en moto. Asimismo, en el conglomerado asunceno, según datos oficiales de la Dirección Nacional del Registro Automotor, el total de vehículos motorizados¹⁸ pasó de 501.831 a 1.116.818 unidades en tan solo siete años, entre 2012 y 2019. Por consiguiente, puede inferirse que la masificación del uso de vehículos individuales es bastante reciente en el Paraguay: este proceso se ha visto favorecido en un primer momento por la importación de coches de segunda mano desde Asia (especialmente Japón), lo que hizo más accesible este bien, antes de que se desarrollara una oferta de vehículos nuevos importados desde Corea o Brasil.

En este contexto, los proyectos de infraestructura vial, como autopistas, viaductos y túneles, son cada vez más numerosos. Sin embargo, dichas obras a menudo se presentan como soluciones sectoriales y superficiales: las mismas no se inscriben en proyectos de intervención urbana más integral que incorporen componentes de mejoramiento del espacio público, de gestión del mercado del suelo, o de orientación de las iniciativas privadas, por ejemplo. Además, muchas de estas obras de infraestructura constituyen la concretización de proyectos concebidos mucho tiempo antes, como las avenidas costeras de los bañados del sur y del norte del municipio capitalino de Asunción, y cuyos objetivos iniciales ya no responden a los desafíos y problemas actuales, y tampoco responden necesariamente a las demandas sociales. Por otra parte, el abortado proyecto del “Metrobus”¹⁹ es una clara prueba de las dificultades que experimentan los poderes públicos paraguayos para llevar a cabo proyectos estructurantes de desarrollo del espacio

18 La base de datos contabiliza todo tipo de vehículos: automóviles, camionetas, camiones, buses, motos, entre otros.

19 Cuya construcción estaba a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), el cual contaba con un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

urbano. Este estado de cosas condena a una ciudad de más de dos millones de habitantes a depender únicamente de una sola modalidad de transporte público, a saber, las líneas de autobuses convencionales explotadas por una multitud de empresas privadas insuficientemente reguladas.

El caso concreto de la gestión del transporte público muestra también la llamativa carencia de órganos de gobierno metropolitano: la disolución de la SETAMA (Secretaría de Transporte del Área Metropolitana)²⁰ constituye incluso un retroceso en ese sentido. A partir de ahora, la regulación de los servicios de transporte es competencia de una estructura dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (la Dirección Nacional de Transportes) y cuyo ámbito de actuación es de escala nacional. Lo mismo ocurre con la gestión de los servicios de electricidad, agua potable y saneamiento, ya que todas estas competencias son aseguradas por instituciones cuyo ámbito de actuación no está específicamente vinculado a un nivel metropolitano²¹. Así, incluso para la gestión de los servicios esenciales, cuyas redes son necesariamente de escala supramunicipal, no existe ninguna institución o establecimiento público cuyo perímetro de intervención se ajuste a una escala metropolitana. Al convertirse en instituciones territoriales descentralizadas desde 1992, con autoridades elegidas por sufragio universal directo, los municipios siguen padeciendo de una debilidad crónica en materia de capacidades técnicas y financieras, definitivamente insuficientes para llevar a cabo políticas o proyectos estructurantes a nivel de la aglomeración. Así, los grandes proyectos de infraestructuras, de equipamientos públicos o de viviendas sociales son realizados sistemáticamente por los ministerios sectoriales del gobierno central, que a su vez reciben el apoyo de las agencias financieras internacionales o de organismos de cooperación²².

En general, las instituciones públicas paraguayas parecen desbordadas por la envergadura de la tarea de equipar y desarrollar el área metropolitana en su conjunto, aunque sólo sea por las inversiones en materia de infraestructuras y de redes esenciales. Por muy ambiciosos que sean, los proyectos llevados a cabo por los distintos ministerios sectoriales no consiguen inscribirse en una estrategia integral de gestión del territorio a largo plazo. Este es el caso, en particular, de las operaciones públicas de construcción de viviendas sociales²³. De pequeña o gran escala, dichos proyectos generalmente no consiguen insertarse adecuadamente

20 Esta estructura institucional ha sido disuelta en 2014 por medio de un decreto presidencial: el principal argumento del ejecutivo y de la mayoría de los veinticuatro municipios de la SETAMA cuestionaba el poder excesivo de las empresas que operaban en las líneas.

21 Si las municipalidades tienen la responsabilidad de gestionar los residuos, estas carecen de recursos suficientes para asegurar este servicio de manera efectiva.

22 Entre las agencias y bancos de desarrollo más activos a la escala metropolitana, habría que citar al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) así como Itaipú Binacional. El BID financia tanto estudios previos como proyectos de ejecución de infraestructuras, mientras que el FOCEM ha financiado recientemente la construcción de la principal vía costera de Asunción. Por su parte, Itaipú Binacional ha aportado los recursos necesarios para la construcción de casi mil unidades de viviendas sociales en el norte del jardín botánico de Asunción.

23 Las operaciones de construcción de viviendas sociales llevadas a cabo por el Estado paraguayo están esencialmente dirigidas a poblaciones de clases sociales desfavorecidas, y se componen casi todas de unidades de vivienda casi enteramente subvencionadas.

en el espacio urbano: si no se construyen en espacios periféricos, alejados de los principales espacios de socialización, de consumo y de empleo, éstos se presentan como conjuntos espacialmente introvertidos y relativamente herméticos. Es el caso, por ejemplo, del nuevo barrio “San Francisco”, cuyas 1.000 viviendas se construyeron a finales de 2017 en el municipio capitalino de Asunción²⁴.

4.2 | UN CONTEXTO INCIERTO PARA LAS CIUDADES FRONTERIZAS

Durante la década de 2000, la expansión económica brasileña y el crecimiento del consumo habían favorecido el mantenimiento de la dinámica comercial transfronteriza en ciudades como Ciudad del Este, Pedro Juan Caballero o Salto del Guairá. Prueba de ello es sin duda la expansión y desarrollo comercial de la última de estas urbes, cuyas transformaciones han tenido una repercusión nacional en los medios de comunicación y en la opinión pública en general. Ciudad del Este y Pedro Juan Caballero no sólo se beneficiaron de este primer periodo de activos intercambios comerciales, sino también de las inversiones industriales brasileñas, muchas de las cuales aprovecharon las ventajas fiscales del lado paraguayo²⁵, así como de los menores costes laborales. Sin embargo, desde principios de la década de 2010, la crisis económica y el contexto inflacionario que se ha venido sintiendo tanto en Brasil como en Argentina ha tenido repercusiones evidentes en las actividades comerciales de dichas urbes. Más allá de este contexto económico a priori coyuntural, tanto las políticas proteccionistas llevadas a cabo por el Brasil, especialmente en lo que respecta a la “zona franca” vinculada a la ciudad paraguaya de Ciudad del Este, como la reducción de las cuotas de compra de bienes de consumo diario (de 300 a 150 dólares por día), han afectado sensiblemente la dinámica comercial de las ciudades en cuestión. En consecuencia, el periodo actual está marcado por una verdadera pérdida de impulso del sistema de triangulación comercial en las ciudades del Este del país: todo un modelo urbano surgido en los años 1980 y 1990 se encuentra, pues, en entredicho.

4.3 | EL SURGIMIENTO RECIENTE DE UNA CATEGORÍA MEDIA-INFERIOR DE CIUDADES O LA APARICIÓN DE CIUDADES INTERMEDIAS

Durante las últimas dos décadas, la urbanización paraguaya concierne también a zonas que habían quedado al margen de la dinámica urbana anterior. Entre la vasta aglomeración de Asunción y las ciudades fronterizas del este, se ha desarrollado una categoría de ciudades de “mediano y pequeño porte” que completa el frágil entramado urbano preexistente. Así, una multitud de pequeñas y medianas ciudades se convierten en centralidades de referencia en un contexto de urbanización que concierne también al medio “rural”. De manera consustancial, y desde un periodo muy reciente, la sociedad rural paraguaya ha

²⁴ De hecho, la evolución urbana, demográfica y socioeconómica de este “barrio” será trascendental.

²⁵ Entre las políticas en cuestión, se puede mencionar el régimen de “Maquila”, así como la Ley 60/1990 de incentivos fiscales a las inversiones nacionales e internacionales.

tenido acceso a toda una gama de productos de consumo, tanto para la persona (teléfonos móviles, motocicletas, automóviles, por ejemplo) como para el hogar (electrodomésticos, lavarropa, heladera, televisión, acceso a internet, entre otros): este fenómeno inédito de masificación y de mejoramiento relativo del nivel de equipamiento se presenta como una forma de integración a los estilos de vida urbanos predominantes. En particular, la creciente autonomía con respecto a las limitaciones espaciales y temporales, posibilitada sobre todo por los teléfonos móviles y los medios de transporte motorizados, alteran los sistemas de movi­lidades, intensificando los flujos de desplazamiento entre el campo y los centros urbanos. Dotadas de una creciente oferta de bienes (de consumo cotidiano) y de servicios (como las universidades, que a menudo son de gestión privada), múltiples ciudades de pequeño o mediano porte, situadas en regiones tradicionalmente campesinas, se convierten en importantes centros de relevo terciario y de acceso al consumo.

Así lo demuestra el hecho de que el nivel de animación de estas ciudades parece ser desproporcionado con respecto a su peso demográfico. Por ejemplo, algunos centros urbanos de entre 10.000 y 20.000 habitantes (como San Estanislao, Curuguaty, San Juan Nepomuceno, Horqueta, Santa Rosa del Aguaray o San Ignacio) se encuentran repentinamente al centro de una nueva configuración territorial en vías de construcción. Mientras que en América Latina la tendencia es la del surgimiento de ciudades medianas mucho más pobladas, en Paraguay son centros urbanos de tamaño mucho más modesto los que están llamados a atenuar, aunque modestamente, los profundos desajustes en la ocupación y organización del territorio, así como las marcadas desigualdades socioespaciales.

En el marco del proceso de transición demográfica y de la manifestación de nuevos comportamientos y aspiraciones sociales, se está produciendo una especie de “revolución consumista” en regiones que hasta hace muy poco (mediados y finales de los años 1990) habían evolucionado según un modelo socioeconómico en el que la monetarización de los intercambios no había logrado imponerse en la vida económica y social. El modelo urbano que se impone en estas regiones rurales tradicionales, y que está dando lugar a una nueva categoría “media” o “intermedia” de centros urbanos, genera ciudades especializadas en su función terciaria y de acceso al consumo. Sin embargo, el desarrollo de estas urbes sigue sin estar lo suficientemente acompañado por intervenciones públicas focalizadas y adaptadas en materia de acceso a servicios públicos, generación de empleo, y mejoramiento de la calidad de vida en general.

5| CONCLUSION

No cabe duda de que el caso paraguayo se ajusta plenamente al modelo de urbanización latinoamericano. A pesar del desfase cronológico respecto de los demás países del continente, la rapidez y la intensidad del crecimiento urbano han sido la norma desde finales de los años ochenta y principios de los noventa. De alguna manera, puede afirmarse que el Paraguay lleva treinta años recuperando su “retraso” relativo en materia de urbanización. En este país, como en otros, las intensas oleadas migratorias procedentes de las zonas rurales, y en dirección a los

centros urbanos preponderantes (en este caso el área metropolitana de Asunción, esencialmente) no se han visto acompañadas por la puesta en marcha de un dispositivo económico, político y urbano lo suficientemente sólido como para generar suficientes puestos de trabajo, oportunidades, equipamientos y servicios. Además, por lo menos hasta el momento, el Estado paraguayo ha fracasado en la aplicación de sus políticas de desarrollo y de “bienestar” rural, ciertamente carentes de ambición y de recursos. Esto explica, entre otras cosas, el recurso a la emigración internacional, especialmente a las metrópolis argentinas. Por otro lado, la primera fase acelerada de urbanización en Paraguay ha contribuido al crecimiento de una única gran ciudad, la capital Asunción. En menos de medio siglo, ésta ha pasado de ser una pequeña e histórica ciudad portuaria a una metrópolis que presenta los contrastes clásicos y propios de las ciudades latinoamericanas. Por demás, a la precariedad socio espacial de la aglomeración se ha sumado la lenta y difícil constitución de una clase media.

Con la superación de la población rural por parte de la población urbana a finales del siglo XX, se ha iniciado una inversión gradual de tendencias en la sociedad paraguaya. Cuando el país ha entrado en la segunda fase de su transición demográfica, con todos los cambios socioculturales que ésta conlleva, los efectos de la globalización y los aparentes beneficios del modelo agroexportador han conducido a una cierta diversificación de la estructura económica y social. En cierto modo, el crecimiento de la urbanización y la difusión del fenómeno urbano se basan en una estructura económica que se terceriza, pero sin haber experimentado ningún proceso previo de industrialización. Además, los altibajos del modelo de desarrollo basado en la exportación de materias primas agropecuarias han hecho que el país dependa del clima y de la demanda internacional de cereales y de carne vacuna. En este contexto, como la economía del país está cada vez más vinculada al poder adquisitivo de los hogares y a los niveles de consumo, el equilibrio socioeconómico depende en parte de una relación intrínseca y algo peligrosa entre los sectores primario y terciario.

Si bien la mayor aglomeración del Paraguay sigue creciendo a tasas superiores respecto de las principales ciudades latinoamericanas, recientemente han surgido nuevas formas de integración y de fragmentación socioespacial como parte de un singular proceso de metropolización. Por su parte, las ciudades fronterizas, que hasta ahora han constituido el segundo nivel de la jerarquía urbana paraguaya, pero quizás ya no por mucho tiempo, están perdiendo impulso debido a la reorganización y reorientación de las dinámicas económicas, sociales y territoriales. De hecho, los estilos de vida y las aspiraciones urbanas se están imponiendo rápidamente en las regiones tradicionalmente rurales del centro de la región oriental, donde surge una estructura urbana basada en ciudades de tamaño modesto, pero con un amplio radio de atracción y de influencia. Aquí surge una multitud de centros urbanos como enlaces terciarios para el acceso a servicios y nuevos productos de consumo. En este contexto, las ciudades en cuestión constituyen las nuevas plataformas de inversión y de expansión por parte de franquicias de bancos, grandes empresas, universidades privadas, compañías telefónicas y compañías de seguros, cuyas sedes se encuentran en Asunción. Mientras estas empresas se dedican a “conquistar” el mercado emergente del interior del país, el sector

público tiene el reto de equipar y reforzar estos centros urbanos, garantizando al mismo tiempo el acceso a los servicios sanitarios, la formación, la vivienda, el empleo, entre otros. De este modo, la red urbana paraguaya se reorienta y toma forma con el desarrollo y la animación de las ciudades del “interior”.

En definitiva, la sociedad urbana paraguaya está en plena mutación: sus nuevas expresiones son sociales, económicas, culturales y espaciales. Para enriquecer las observaciones, las interpretaciones y los análisis de esta sociedad en construcción, será sin duda necesario recurrir a múltiples métodos y puntos de vista disciplinarios. En este sentido, las herramientas específicas de la geografía serán esenciales en la construcción de un material de conocimiento indispensable: sin dudas, es también a través del prisma de las relaciones entre la sociedad y el espacio que se debe comprender la complejidad de las ciudades y del fenómeno urbano. No cabe duda de que los poderes públicos tienen un papel fundamental para responder a las nuevas demandas y aspiraciones sociales en materia de vivienda, de infraestructura básica, de formación, de empleo, de desplazamientos, pero también de ocio. Si un abordaje fino es aquí esencial en materia de gestión urbana y espacial, las autoridades paraguayas aún no consiguen desarrollar respuestas acertadas e innovadoras. Por el momento, la falta de creatividad, de visión y de voluntad política, así como de ingeniería técnica, conducen al fracaso en la gestión de los proyectos urbanos, o a la realización de proyectos que, además, suelen ser anacrónicos. Sin embargo, es importante atender las nuevas reivindicaciones y movilizaciones sociales que han surgido en los últimos tiempos: cabría preguntarse en qué medida éstas pueden cuestionar, orientar e impulsar las políticas de gestión urbana. Un ejemplo emblemático son las protestas que tuvieron lugar entre julio y septiembre de 2019, que se opusieron a la construcción de un viaducto de 1.300 metros de longitud en la entrada del zoológico y jardín botánico de Asunción. También se puede mencionar los cuestionamientos por parte de ciertos grupos sociales y asociaciones respecto de la construcción de una sede de la Universidad Politécnica Taiwán-Paraguay en un parque recreativo situado en un área de importante valor ambiental, en el valle medio del arroyo Itay, entre Asunción y Luque. ■

Publicado originalmente como:

GOETZ, Kevin. Les dynamiques contemporaines du processus d'urbanisation au Paraguay. *Problèmes d'Amérique Latine*, v. 4, n. 115, p. 37-62, 2019.

8 | REFERÊNCIAS

BATAILLON, C; *et al.* L'Uruguay et le Paraguay, deux Etats-tampons. In: **Amérique Latine, Géographie Universelle**, Vol. 2, Paris: Hachette/Reclus, 2011.

BATAILLON, C; *et al.* L'Uruguay et le Paraguay, deux Etats-tampons. In: **Amérique Latine, Géographie Universelle**, vol. 2. Paris: Hachette/Reclus, 2011.

CENTRO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO DE DEMOGRAFÍA (CEPAL). **Transformaciones demográficas y su influencia en el desarrollo en América Latina y el Caribe**. UNFPA, p. 121, 2008.

CENTRO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO DE DEMOGRAFÍA (CEPAL). **Transformaciones demográficas y su influencia en el desarrollo en América Latina y el Caribe**. UNFPA, p. 121, 2008.

DGEEC. **Atlas cartográfico del Paraguay**. Assunção, p. 559, 2016.

DGEEC. **Atlas demográfico del Paraguay**. Assunção, p. 133, 2016.

DGEEC. **Migración interna**. Assunção, p. 71, 2002.

DIRECCIÓN GENERAL DE ENCUESTAS, ESTADÍSTICAS Y CENSOS. **Migración interna**. Assunção, p. 71, 2002.

GALEANO MONTI, J. **Los territorios de la exclusión social**. Assunção: Editorial Arandura, p. 266, 2017.

GALEANO MONTI, J. **Los territorios de la exclusión social**. Asunción: Editorial Arandura, p. 266, 2017.

GILLESPIE, F. Comprehending the slow pace of urbanization in Paraguay between 1950 and 1972. In : **Economic Development and Cultural Change**. Janvier, vol. 31, nº 2, p. 355-375, 1983.

GILLESPIE, F. Comprehending the slow pace of urbanization in Paraguay between 1950 and 1972. In: **Economic Development and Cultural Change**, vol. 31, nº 2, p. 355-375, 1983.

GOETZ, K; VAZQUEZ, F. La intensificación de la urbanización en el Paraguay profundo: el despertar de las ciudades del interior. In: **Revista de Ciencias Sociales**, nº 1, vol. 1, 2014.

MADES/PNUD/FMAM/ISTHME. **Atlas del Área Metropolitana de Asunción**. Proyecto "Asunción Ciudad Verde de las Américas – Vías a la sustentabilidad" . Assunção, p. 293, 2020.

MASI, F. Sector Informal y cuentapropismo en el Paraguay. In: **Revista Economía y Sociedad**, nº 7, Assunção, 2002.

MASI, F. Sector Informal y cuentapropismo en el Paraguay. In: **Revista Economía y Sociedad**, nº 7, Assunção, 2002.

MORINIGO, J.N.; R.L. CESPEDES. El proceso de urbanización en el Paraguay: de la quietud al dinamismo. In: **Ciudad y vivienda en el Paraguay**. Assunção: SAEP, p. 306, 1984.

MORINIGO, J.N; CESPEDES, R.L. El proceso de urbanización en el Paraguay: de la quietud al dinamismo. In: **Ciudad y vivienda en el Paraguay**. Assunção: SAEP, p. 306, 1984.

MORINIGO, J.N; CESPEDES, R.L.. El proceso de urbanización en el Paraguay: de la quietud al dinamismo. In: **Ciudad y vivienda en el Paraguay**. Assunção, p. 306, 1984.

Organisation Internationale du Travail (OIT). **Femmes et Hommes dans l'économie informelle: un panorama statistique**. Genebra, 2018.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). **Mujeres y Hombres en la economía informal: un panorama estadístico**. Genebra, 2018.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M.F. Amérique Latine: la ville fragmentée. In: **Revue Esprit**, nº258, p. 128-144, 2001.

ZOOMERS, E.; KLEINPENNING; J. **Colonización interna y desarrollo rural: el caso del Paraguay**. In: Revista Geográfica, nº 112 (julho-dezembro) p. 109-125, 1990.

Recebido em: 15 de abril de 2022

Aceito em: 12 de setembro de 2022

LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA: El caso del estado de São Paulo

CARLES CARRERAS
Universitat de Barcelona
ccarreras@ub.edu

RESUMEN

Este artículo recoge las reflexiones de diversos trabajos de campo y lecturas realizados por el autor, en los últimos cuarenta años, de forma individual y colectiva. En primer lugar, se presenta la relación personal con el caso de estudio, que ha permitido una extensa y diversificada recolección de información. En segundo lugar, se aborda una primera reinterpretación de los diversos procesos de la urbanización a escala global, a partir de la visión de la Economía Política. Posteriormente, se analizan algunas interpretaciones europeas y latinoamericanas que permiten identificar unas características diferenciales en la urbanización en América Latina y en Brasil. Se avanzan finalmente unas primeras conclusiones que cubren los objetivos propuestos a la vez que permiten orientar futuras investigaciones.

PALABRAS CLAVE: América Latina, Colonización, Modo de producción, Procesos de urbanización, Red urbana

É um assunto de reflexões singulares êste do estudo do aprovisionamento de um país em cidades. Como uma região se proveu de aglomerações urbanas? Como nasceram elas, onde se instalaram, porque progrediram? Muitas vezes paira uma atmosfera de mistério sobre a origem das cidades; as velhas regiões da Europa fizeram o seu recheio de cidades desde muito tempo por processos sucessivos; a proporção de cidades novas é restrita; nos países novos, foi a rede urbana inteira que foi preciso estabelecer. Como se cria uma rede urbana, eis um estudo que é difícil de abordar nos nossos países da Europa e é entretanto um dos mais curiosos problemas que apresenta a Geografia Humana. (DEFFONTAINES, 1938, p. 141)

1 | INTRODUCCIÓN

El objeto de estudio de las investigaciones en curso en estos últimos años se centra en las complejas relaciones entre el campo y la Ciudad. Es un objeto tradicional y cambiante que permite muchas aproximaciones diversas, contradictorias, complementarias e, incluso, inconexas, cuyas conclusiones están plagadas de hipótesis de futuro. Un objeto, además, que requiere una aproximación a diversas escalas espaciales y temporales y que exige un punto de vista comprensivo dentro de las Ciencias Sociales.

Un objeto de estudio, a su vez, muy general, que supone otros objetos más concretos que pueden ayudar a elucidarlo, como son los que están ligados al problema de las jerarquías urbanas, por un lado, y a la diversidad territorial, por otro. Respecto a las jerarquías urbanas, se trata de intentar definir de forma integrada los conceptos de ciudad, de ciudad media y de metrópolis, sus interrelaciones y las que establecen con otros asentamientos menores y con los espacios intersticiales. Respecto a la diversidad territorial, se trata de definir la operatividad de los conceptos de fragmentación y de rupturas urbanas, que se superponen de forma total o contradictoria en la organización económica, política, social y cultural con sus visibles manifestaciones urbanísticas y morfológicas.

El caso de estudio escogido es el de la red urbana del estado de São Paulo, a partir de la colaboración que se ha establecido recientemente entre nuestro grupo de investigación y el del campus de Presidente Prudente de la Unesp, dentro del programa PrInt de la

Capes¹. Un caso de estudio particularmente interesante, dado el papel dominante de la gran metrópolis de São Paulo, de escala latinoamericana, por un lado, y el gran número y la relativa densidad de centros urbanos de dimensiones diferentes que mantienen una gran interrelación.

Se inicia el artículo con una cita de la introducción de otro artículo, de 1938, de Pierre Deffontaines (1894-1978), sobre el tema ampliado al conjunto de Brasil. A parte de resaltar la pertinencia del tema², llama la atención el planteamiento tan descriptivo y funcional del problema, hecho cinco años después de la publicación de la tesis del alemán Walter Christaller (1893-1969) que formulaba el mismo problema, en términos totalmente distintos, en la Alemania meridional.

En primer lugar, se presenta la relación personal con el caso de estudio, que ha permitido una larga y diversificada recolección de información a lo largo de los últimos cinco decenios. En segundo lugar, se aborda una primera interpretación de los diversos procesos de la urbanización. Después, se analizan algunas características especiales de la urbanización en América Latina y en Brasil. Se avanzan finalmente unas conclusiones más orientadas a dirigir futuras investigaciones que a cerrar un proyecto.

1 Se trata del proyecto "Fragmentación socioespacial y urbanización contemporánea" en el ámbito del Proyecto Capes-PrInt Brasil., dirigido por la profesora Maria Encarnação Bertrão Sposito, en el que Dr. Lluís Frago realizó una estancia en Prudente, en 2020, el autor impartió un curso en 2021 y en abril del 2022 hubo un trabajo de campo conjunto en Barcelona.

2 Pierre Deffontaines, como se verá, fue uno de los profesores franceses destacados a Brasil en el programa de cooperación para la creación de sus universidades y también colega del autor en el departamento de Geografía de la Universitat de Barcelona.

2 | UNA APROXIMACIÓN PERSONAL AL CASO DE ESTUDIO

Mi primer contacto directo con Brasil justamente se produjo a través de una de las ciudades interiores del estado de São Paulo: Rio Claro, fundada en 1827. Se trata de una estación de ferrocarril, con un centro de la Unesp muy prestigioso en Geografía, especialmente en el enfoque cuantitativo³. Cuenta con una excelente biblioteca alimentada durante mucho tiempo por el profesor Antonio Christofolletti (1936-1999), en la que pasé muchos días. Me alojaba normalmente⁴ en un pequeño hotel, de un propietario de origen sirio-libanés⁵. He viajado hasta allí en coche particular y, sobre todo, en ómnibus⁶. Los autobuses salían y llegaban en la fantástica y alucinante estación de autobuses paulistana, la gran rodoviária del Tietê⁷. Unas veces solo y otras acompañado; en una ocasión memorable fuimos con un minibús de la USP, con Milton Santos⁸, Roberto Lobato, Ana Fani Carlos y otros en ocasión de un seminario que organizamos con la profesora Silvana Pintaudi.

Se penetraba en el interior del estado por una de las vías de la colonización, que pasa por Campinas, la segunda ciudad paulista, con etapas en Americana o en Limeira. La primera vez, invitado por el profesor Antonio Olivio Cerón, con quien viajamos a través del cañaveral hasta Águas de São Pedro unos días, en ocasión del primer EGAL, en 1987. También realizamos pequeñas excursiones por los alrededores, hasta Piracicaba, al menos. En agosto de 1988, vimos el espectáculo de la quema nocturna de la caña de azúcar para su cosecha, en una noche seca y cálida, tropical⁹. Mucho más tarde, en 2016, regresé a Campinas, a su PUC, invitado por la profesora Maria Adélia de Souza (n. 1940), quien nos llevó hasta Espírito Santo do Pinhal, situada en otra vía de penetración colonial más oriental, para un interesante seminario en una vieja estancia cafetera.

También he visitado y trabajado en diversas ocasiones en Sorocaba, que se encuentra sobre otra de las vías de colonización del interior, ésta más occidental, invitado siempre por el colega y amigo Paulo Celso da Silva. En diversas ocasiones también he viajado por la bajada santista, visitando Santos, São Vicente, Praia Grande o las playas de Guarujá y Ubatuba. También varias veces

3 Llamado también teorético; desde 1976, se publica una revista semestral denominada Geografía, que el año 2021 cuenta ya con 46 volúmenes, cuyo primer artículo definitorio es del profesor Christofolletti.

4 En una ocasión pude alojarme en la magnífica casa de la colega y amiga Silvana Pintaudi (n. 1948)

5 La diversidad de orígenes étnicos de la población de São Paulo es un testimonio del gran papel que la inmigración internacional ha tenido en la urbanización del estado.

6 Me gusta especialmente este término portugués que recoge el significado etimológico latino de un autobús para todos.

7 Inaugurada en 1982, cuenta con 65 compañías de ómnibus, que sirven 304 líneas distintas y algo más de mil ciudades. Es una pieza clave para el conocimiento de una gran parte del funcionamiento real de la red urbana paulista (<https://www.terminalrodoviariadotiete.com.br>).

8 Un mayor detalle de las relaciones con los geógrafos paulistas se puede encontrar en Carreras (2021)

9 Recordaba escenas de una famosa película de Hollywood de 1958, *The Long, Hot Summer* de Martin Ritt (1914-1990).

las más metropolitanas Embú das Artes, como turista, o Atibaia, para conocer sus condominios cerrados. Finalmente, en avión, he llegado hasta Presidente Prudente, invitado por la profesora Maria Encarnação Bertrão Sposito, aunque menos tiempo del que hubiera debido.

Este es el conocimiento directo del autor de la red urbana paulista¹⁰, aunque no se pueda hablar estrictamente de trabajos de campo, desde un punto de vista metodológico, pero sí práctico. Además su toponimia resulta bastante familiar, en gran parte gracias al callejero de la ciudad de São Paulo¹¹. Junto a estas visitas, se ha tenido la ocasión de trabajar directamente bastante literatura geográfica brasileña y de otras disciplinas sociales, sobre la metrópolis especialmente; en general se trata de obras contemporáneas, pero también de los clásicos como Pierre Monbeig (1908-1987), Aroldo de Azevedo (1910-1974) o Pasquale Petrone (1924-)¹². Sólo se han publicado, en cambio, algunos capítulos de libro sobre la metrópolis de São Paulo (CARRERAS, 2004; 2006), acumulándose una gran cantidad de apuntes y notas inéditas que apoyan estas reflexiones.

3 | UNOS PROBLEMAS TEÓRICOS PREVIOS

Las diversas expediciones de campo, los cursos y seminarios impartidos y las lecturas, menos diversificadas quizás de lo que sería conveniente, junto con el intercambio de impresiones con diversos colegas del departamento de Geografía de la USP¹³, son la base de unas reflexiones personales más o menos ordenadas a lo largo del camino investigador del autor. Las interpretaciones que articulan el conjunto de reflexiones se ha intentado organizar en torno a dos ejes teóricos principales. Uno, de mayor calado quizás, que pretende continuar las explicaciones de Karl Marx (1818-1883) y Friedrich Engels (1820-1895) y del marxismo posterior hasta Henri Lefebvre (1901-1991), pasando por Claude Lévi-Strauss (1908-2009) y Manuel Castells (n. en 1941). Otro, no menos importante, las explicaciones de la Geografía brasileña, a partir sobre todo de Milton Santos (1926-2001) y Roberto Lobato Correa (n. en 1939) y de diversos componentes del grupo de Presidente Prudente (Maturana et al. 2017; Calixto y Moreno, 2021).

3.1 | EN TORNO A LOS MODOS DE PRODUCCIÓN.

10 Del resto de Brasil se han realizado estancias diversas en Rio de Janeiro, con las profesoras Lia Ossorio Machado y Susana M.M. Pacheco, en Brasilia con el profesor Aldo Paviani, en Aracajú, y en las ciudades históricas de Minas con colegas de la USP. Como turista se ha visitado Salvador, Vitória da Conquista, Belém, Manaus e Florianópolis, especialmente.

11 Siempre me he alojado en el barrio de Cerqueira César, en los Jardins, muchos nombres de cuyas calles corresponden a ciudades del interior paulista.

12 Debo agradecer especialmente la consulta de la excelente biblioteca personal de la colega y amiga profesora Amalia Inés Geraiges de Lemos. También he de agradecer el obsequio de los cuatro volúmenes de la monografía de São Paulo dirigida por Aroldo de Azevedo, de 1958 (con las dedicatorias de muchos de sus autores), por parte de la colega y amiga profesora Adyr A. Ballestreri Rodrigues.

13 Cabe destacar a los amigos Amalia Inés Geraiges de Lemos y Francisco Capuano Scarlato y algunos de sus alumnos de maestrado y de doctorado, por un lado, a Ana Faní. A. Carlos y su grupo de con el que mantuvimos un proyecto de investigación conjunto, con diversas publicaciones. Ni que decir tiene que las numerosas charlas con Milton Santos, en su casa, con su cohorte de amigos y colegas nacionales e internacionales, fueron enormemente estimulantes y provechosas.

A pesar de la solidez y complejidad de toda su obra, no puede obviarse el hecho de que Karl Marx estaba sometido necesariamente a una visión eurocéntrica, como no podría ser de otro modo. Por esta razón, los procesos de urbanización en América Latina en general, y en Brasil en concreto, a causa del momento en que se desarrollaron, y del medio natural y social en el que están inmersos y con los que se relacionan, obligan por sí mismos a repensar de alguna manera las etapas o fases que marcarían los diversos modos de producción sucesivos definidos por Marx implantados en su territorio (ASSADOURIAN et al., 1973).

De entrada, hay que recordar que el propio concepto de “*modo de producción*” es un modelo teórico, elaborado a partir de unas variables que se consideran significativas: el sistema de propiedad, la división social y la división territorial del trabajo (CARRERAS; MORCUENDE, 2018) y de las interrelaciones que se establecen entre ellas. Sin embargo, la realidad siempre es más compleja y mucho menos evidente que cualquier modelo teórico que pretende explicarla. Cabe recordar especialmente que es muy difícil llegar a encontrar una cobertura total, ni homogénea ni contemporánea, de todo un territorio por parte de un mismo modo de producción, al menos en su formulación genérica. En la realidad concreta, en las distintas formaciones sociales, se encuentran siempre procesos diferenciales, con ritmos y ámbitos diferentes, que pueden solaparse de forma contradictoria o complementaria, y que dejan enclaves e intersticios, con las consiguientes rupturas y fragmentaciones territoriales y sociales. Precisamente esta convivencia de elementos diversos permite explicar los procesos y los cambios de un modo de producción a otro, que no se dan ni bruscamente, ni al mismo tiempo, ni sin una preparación previa.

No se ha tenido ni la oportunidad, ni la capacidad, ni el tiempo de considerar algunos de los grandes imperios prehispánicos de América Latina, en especial el de los aztecas o el de los incas, tal vez versiones americanas del modo de producción esclavista¹⁴. Unos elementos de urbanización tan importantes como el largo y complejo Qhapac Ñan o la gran concentración urbana de Tenochtitlán, por ejemplo, con sus enormes dimensiones y distinta naturaleza, podrían sugerir el dominio de la ciudad sobre el campo en un mundo totalmente rural, al estilo del que se daba en el Mundo clásico (ANDERSON, 1974). Pero no poseemos datos para explicarlo ni precisarlo.

Desde finales de la Segunda Guerra Mundial, se inició una revisión de los planteamientos clásicos del marxismo, a partir de la publicación completa de los famosos Grundrisse de Marx¹⁵, el conjunto de sus anotaciones para la redacción de El Capital. Destaca especialmente la obra del historiador económico austriaco Karl Polanyi (1886-1964) quien revisó el concepto de libre mercado (POLANYI, 1944). Con el posterior proceso de descolonización política mundial, se produjo un importante debate internacional acerca del concepto de desarrollo económico, entre economistas anglosajones de diversas ideologías con aportaciones importantes de otros especialistas europeos, especialmente franceses, entre los años 1940 y 1980.

¹⁴ Asumir cualquier limitación de los enfoques es la única forma de entender las explicaciones y señalar los déficits posibles. Es necesario mantener el rigor histórico para interpretar el pasado sin caer en las manipulaciones contemporáneas que pretenden imponer los valores actuales a cualquier elemento del pasado.

¹⁵ Editados por el Instituto Marx, Engels, Lenin de Moscú, entre 1939 y 1941.

Cuadro 1 - Hitos principales del debate sobre el desarrollo económico.

Autor	Año	Obra
Polanyi, Karl	1944	The Great Transformation
Dobb, Maurice	1946	Studies in the Development of Capitalism
Sweezy, Paul	1946	The Theory of Capitalist Development
Baran, Paul	1957	The Political Economy of Growth
Rostow, Walt Whitman	1960	The Stages of Economic Growth: A non-communist manifesto
Bairoch, Paul	1962	Révolution industrielle et sous-développement
Gunder Frank, A	1968	Kapitalismus und Unterentwicklung in Lateinamerika
Gunder Frank, A.	1969	Latein America. Unterentwicklung oder Revolution.
Emmanuel, Arghiri	1969	L'Échange inégal
Amin, Samir	1970	L'accumulation à l'échelle mondiale
Sempat et al. (Laclau)	1973	Modos de producción en América Latina
Brenner, Robert	1976	Agrarian Class Structure and Economic Development in Pre-Industrial Europe. Past & Present 70
Brenner, Robert	1982	The Agrarian Roots of European Capitalism". Past & Present 97
Ostrom, Elinor	1990	Governing the Commons: The evolution of Institutions for collective action

Fonte: Autoria própria. 2022.

Para el caso de estudio, es necesario destacar las aportaciones del alemán André Gunder Frank (1929-2005) centradas en América Latina. Gunder Frank afirmaba que desde la misma colonización el conjunto de América Latina se habría incorporado al Capitalismo mundial, debido a la relaciones de mercado que se establecieron (GUNDER FRANK, 1968, 1969). Esta tesis fue rebatida por el conocido filósofo argentino Ernesto Laclau (1935-2014) al señalar que los modos de producción se definen por las relaciones de producción, no por las de circulación. La mayor parte de la América Latina, en general, estaba inmersa en el feudalismo en que se organizaba la sociedad de las metrópolis; incluso las plantaciones tropicales que podían presentar formas capitalistas, estaban basadas en el uso de mano de obra esclava (LACLAU, 1968, 1973).

Este planteamiento muestra el interés ya señalado del análisis de las transiciones de un sistema a otro: del Feudalismo al Capitalismo, problema debatido en los años 1950 a 1975 (HILTON, 1976); del Capitalismo a un nuevo modo de producción, que se debate en la actualidad (WALLERSTEIN et al, 2013; HARVEY, 2014; STRECK, 2016). Para entender el problema de la cobertura diferencial de los distintos modos de producción en el inmenso territorio de América Latina es de gran ayuda la hipótesis del espacio compartido que formuló Milton Santos, aunque fuera entonces pensada para explicar la convivencia de los dos circuitos de la economía dentro de la ciudad capitalista.

Dentro de este marco general y respecto al territorio concreto del interior de São Paulo que se quiere analizar, resulta bastante esclarecedora una de las afirmaciones de Laclau:

Solamente en las Pampas de Argentina, en Uruguay y en otras similares más pequeñas donde no había existido población indígena previa –o donde había sido muy escasa y rápidamente destruida el poblamiento asumió formas capitalistas desde sus comienzos, los cuales fueron acentuados por la inmigración masiva del siglo XIX. Pero estas regiones estaban muy alejadas del patrón dominante en América Latina y se asemejaban más a las zonas templadas de nuevo poblamiento como Australia o Nueva Zelandia (sic) (LACLAU, 1973, p. 35-36).

En este sentido, parece bastante seguro, por una parte, que los diferentes pueblos que habitaban las grandes llanuras aluviales templadas y ecuatoriales y los altiplanos tropicales y subtropicales de América del Sur¹⁶, poco o mucho debían formar grupos bastante más cercanos del modo de vida de los cazadores y recolectores de la prehistoria euroasiática¹⁷, aunque con un calendario totalmente distinto¹⁸. De esta forma, la colonización portuguesa, muy lejos en este aspecto de la hispánica, basada en las famosas leyes de Indias castellanas, y, sobre todo, la recolonización capitalista europea y asiática, de turcos¹⁹ y japoneses en Brasil, durante el siglo XIX y principios del XX, se imponía sobre unos territorios donde no se habría desarrollado ni el esclavismo clásico, ni siquiera el feudalismo colonial dominante en el continente. Ello implica, sin duda, una ruptura temporal muy importante, que puede llegar a suponer una diferencia de centurias respecto a la historia de Europa, y, por lo tanto, un proceso de urbanización muy diferente necesariamente, que lo convierte en un caso de estudio original y sugerente.

Al intentar enfrentar hechos de esta naturaleza es necesario plantear algunas cuestiones teóricas y metodológicas de fondo. Una primera es la que se refiere a cómo se han desarrollado históricamente los modos de producción. Se trata de esclarecer si se pueden considerar como etapas progresivas de un mismo proceso y, por ello, si se pueden haber saltado o evitado algunas de estas etapas en los procesos de la urbanización y de la modernización de las sociedades y de sus territorios. La pregunta es si los modos de producción han sido o pueden considerarse etapas de la evolución histórica europea, dentro de la que fueron definidos. Ello proporcionaría un ejemplo más de eurocentrismo, con el que la propia historia de Europa se habría convertido en un modelo teórico con el que comparar o evaluar los procesos históricos de otros territorios y continentes, hecho relativamente poco científico y éticamente muy discutible. Cabría pensar tal vez que más bien se trata de momentos, que pueden poseer tiempos, duración y ritmos distintos y que no requieren necesariamente una misma secuencia completa. Podría considerarse que se trata de fragmentaciones temporales

16 Al igual posiblemente que gran parte de las de América del Norte.

17 Sobre la que, a partir de los apuntes de Marx, han desarrollado un gran debate sobre el papel de las ciudades el arqueólogo británico Vere Gordon Childe (1892-1957) o la periodista norteamericana Jane Jacobs (1916-2006).

18 Como distintos son también los calendarios y los ritmos de los procesos de urbanización de las grandes civilizaciones de la India y del Extremo Oriente, poniendo en jaque el eurocentrismo de su formulación y de las formas mayoritarias de interpretación.

19 Se llama turcos a los ciudadanos, generalmente sirios y libaneses, emigrados del antiguo imperio Otomano que se encontraba en plena descomposición política en torno a la Primera Guerra Mundial.

que se producen entre continuidades y rupturas, tiempos largos al estilo de los definidos por Braudel, dentro de los cuales se entremezclan tiempos cortos de ritmos y direcciones distintos, que pueden incluso convivir en un mismo territorio en ocasiones.

Una segunda cuestión, a partir de esta convivencia diferencial, es que, como ya señalara el propio Marx, cada modo de producción de que se trate debe contener necesariamente algunos elementos que acabarán definiendo al posterior, para que se puedan explicar los procesos de transición y de cambio. Por esta razón, como se ha visto, resulta tan importante el estudio de las transiciones de un modo de producción a otro, tema que ha concitado una amplia bibliografía que requiere un nuevo debate y su actualización en estos precisos momentos (ANDERSON, 1974; HILTON, 1976, WALLERSTEIN et al 2013; STRECK, 2016).

3.2 | LAS APORTACIONES DE LA ESCUELA FRANCESA.

Algunas aportaciones conceptuales, más o menos dispersas, permiten avanzar unas primeras líneas de respuesta en la dirección indicada a las cuestiones teóricas planteadas o, al menos, ayudan a intuir las para el caso de estudio planteado.

Un primer elemento muy importante lo constituye la aportación del antropólogo francés, que fuera filósofo inicialmente marxista y que acabó siendo uno de los representantes del estructuralismo, Claude Lévi-Strauss (1908-2009)²⁰. A principios de los años 1930, participó en la misión oficial para iniciar las Ciencias Sociales en la universidad brasileña, especialmente en la creación de la USP²¹ y de la Universidade do Brasil, hoy Universidade Federal do Rio de Janeiro, junto a un conjunto impresionante de otros profesionales e intelectuales. Cabe destacar los geógrafos Pierre Deffontaines (1894-1978), ya citado, primero y Pierre Monbeig (1908-1987) después; o el filósofo Jean Maugüe (1904-1990), el sociólogo Roger Bastide (1898-1974) e, incluso, el ya citado historiador Fernand Braudel (1902-1985), cuando se encontraba en plena realización de su famosa tesis doctoral²².

20 Hay que destacar que casi siempre se acaba debiendo tener en cuenta a los miembros de la importante escuela francesa de pensamiento social de las décadas centrales del siglo XX (MORCUENDE, 2018).

21 En parte, promovida por la iniciativa del periodista paulistano Júlio de Mesquita Filho (1892-1969).

22 Existe una información muy fragmentada disciplinariamente y culturalmente sesgada acerca de las misiones extranjeras en la fundación de la USP y de la Federal de Rio de Janeiro, que deja abiertas numerosas e interesantes cuestiones (LEFEBVRE, J-P, 1993; FERRETTI, 2014). No hemos conseguido aún conocer el profesor español y el portugués que participaron en dicha misión, que queda muy reducida a a dialéctica franco-brasileña.

Cuadro 1 - Liste des professeurs français des missions universitaires au Brésil - 1934-1944

Nom	Discipline enseignée	Dates au Brésil	Université
Arbousse-Bastide Paul	Sociologie	1934-1945	USP
Berveiller Michel	Latin-grec	1934-1936	USP
Borne Étienne	Philosophie	1934-1935	USP
Coornaert Émile	Histoire	1934-1935	USP
Deffontaines Pierre	Géographie	1934-1935 1936-1939	USP UDF
Garric Robert	Lettres	1934-1935 1936-?	USP UDF
Braudel Fernand	Histoire	1935-1938	USP
Hourcarde Pierre	Lettres	1935-1937	USP
Lévi-Strauss Claude	Sociologie (ethnologie)	1935-1938	USP
(Lévi-Strauss Dina)	(Ethnologie)	(1935-1938)	(Dép. de Cult. SP)
Maugüé Jean	Philosophie	1934-1935	USP
Monbeig Pierre	Géographie	1935-1946	USP
Perroux François	Économie	1936-1937	USP
Albertini Eugène	Histoire	1936-1939	UDF
Bourciez Édouard	Lettres	1936-1939	UDF
Bréhier	Philosophie	1936-1939	UDF
Hauser Henri	Histoire	1936-1939	UDF
Leduc Gaston	Économie	1936-1939	UDF
Perret Jacques	Latin-grec	1936-1939	UDF
Souriau Étienne	Philosophie	1936-1939	UDF
Tronchon Henri	Lettres	1936-1937	UDF
Arbos Philippe	Géographie	1937-1939	UDF
Bonzon Alfred	Lettres	1937-1945	USP
Byé Maurice	Économie	1937 1939-1945	PA UB
Cherel	Lettres	1937-1945	UDF
Courtin René	Économie	1937-1938	USP
Lambert Jacques	Sociologie	1937-1938 1939-1945	PA UB
Millardet Georges	Latin-grec	1937	UDF
Bastide Roger	Sociologie	1938-1954	USP
Frommont Pierre	Économie	1938-1939	USP
Gagé Jean	Histoire	1938-1945	USP
Hugon Paul	Économie	1938-1972	USP
Bom	Histoire	1939-1945	UB
Gibert André	Géographie	1939-1945	UB
Gros André	Économie	1939-1945	UB
Ombredanne André	Psychologie	1939-1945	UB
Poirier Henri	Philosophie	1939-1945	UB
Strowski Fortunat	Lettres	1939	UB

USP : Université de São Paulo

UDF: Université du District fédéral (Rio de Janeiro)

UB: Université du Brésil (Rio de Janeiro)

PA: Université de Porto Alegre

Fonte: J-P. Lefèvre, 1993, p. 32.

Cuando Lévi-Strauss llegó a São Paulo, parece que no sintió especial interés por la ciudad²³. El caso es que decidió internarse hacia Mato Grosso y hacia el sur de Amazonia para estudiar los pueblos que se consideraban “primitivos”²⁴; a pesar de las dimensiones territoriales de sus trabajos de campo, el punto de vista del antropólogo se establecía a una escala muy grande, de familia o de tribu y a la de sus asentamientos. En este sentido, a partir de sus observaciones, acabaría elaborando una teoría antropológica sobre las estructuras parentales. La metrópolis paulista le aparecía demasiado europea y norte-americana al mismo tiempo, demasiado occidental por tanto, cuando él estaba más interesado en el color local, en el indigenismo, en el exotismo²⁵. A pesar de todo ello, resulta del todo necesario releer y debatir su obra capital en este sentido, *Tristes tropiques*, de 1955, al menos por todo lo que no es estrictamente antropológico, en sus análisis y comentarios a una escala media o pequeña. Es un libro de un elevado interés y constituye sin duda uno de los hitos clásicos del pensamiento del siglo XX que aporta una visión del paisaje precapitalista de las regiones que se estudian.

Constituye, sin duda, un testimonio de alto valor intelectual que permite acercarse al hecho de cómo se ha podido pasar en el estado de São Paulo del dominio de estos cazadores recolectores a la citada urbanización capitalista. Refuerzan intelectualmente esta idea las consideraciones del citado Braudel, a quien Brasil le fascinó:

[...] porque se tiene la impresión de *voyager en arrière dans l'histoire* como si la Europa de ayer pudiera verse, imaginarse a través de ese Brasil de principios del siglo XX, con su agricultura aún itinerante, sus rozas forestales, sus grandes familias patriarcales, sobreviviendo al empuje violento de la modernidad 26.

Otro elemento conceptual, aparentemente más marginal a la región, pero central en cuanto a la preocupación teórica sobre qué es la ciudad y la urbanización, proviene del sociólogo español Manuel Castells (1941). A raíz del éxito de *La question urbaine*, del 1972, visitó y estudió diversas ciudades de América Latina y afirmó que las grandes metrópolis de esta región cultural, en la que lógicamente se incluye São Paulo, incluso de todo el llamado Tercer Mundo, no pueden ser consideradas verdaderas metrópolis, ni pueden organizar áreas metropolitanas, porque no tienen un grado suficiente de complejidad²⁷.

23 Un hecho similar al manifestado por Paul Vidal de La Blache (1845-1918), el creador de la escuela francesa de Geografía, respecto a París en su famoso Tableau (VIDAL DE LA BLACHE, 1903).

24 Es decir similares a los cazadores y recolectores antes de las civilizaciones clásicas.

25 No en balde, muchas de las grandes aportaciones de estos profesores europeos han sido consideradas, entonces y ahora, como colonialistas, tanto por muchos académicos, como sobre todo por los políticos brasileños, especialmente a partir del golpe de estado de 1937 de Getulio Vargas (1882-1954).

26 Del texto de una conferencia de su viuda, Paule Braudel, pronunciada en México en las Primeras Jornadas Braudelianas internacionales, organizadas por la UNAM en octubre de 1991. Traducción propia de la presentación de la décima edición de la obra de Braudel, de 1949 (Paris: Armand Colin, 2017; vol. 1, p. 13).

27 Nunca se ha podido encontrar la cita bibliográfica exacta de dicha afirmación que ha sido recogida en los seminarios de Geografía urbana con los colegas de la USP.

Milton Santos (1926-2001), en su exilio francés, cuando era considerado tan solo como un geógrafo del Tercer Mundo, publicó su interesante obra *L'espace partagé*,²⁸ en 1975, al parecer elaborada durante su estancia en el MIT. Lo publicaba un año después de la publicación de *La production de l'espace* de Henri Lefebvre (1901-1991) y tres después de la citada obra de Castells. Como ellos, reivindica la importancia de los procesos de construcción de los objetos geográficos en un espacio que posteriormente llamará el espacio banal (SANTOS, 1996; SILVEIRA, 2009). Lo que estaba presentando en definitiva era la complejidad del espacio de las ciudades del llamado Tercer Mundo, compartido entre los dos circuitos de la economía, en contra de las visiones materialistas y simplificadoras más generalizadas. En estas visiones, el predominio del paradigma Tercer Mundo²⁹, a pesar de ser un concepto generalista en exceso que se enfrentaba al Primer Mundo, olvidando generalmente el Segundo,³⁰ impuso la pobreza, la miseria como objeto de estudio privilegiado, casi único, que alcanzaría un nivel cualitativo en las ciudades subdesarrolladas que llegaría a constituir las en una categoría diferenciada. Por un lado, podría considerarse como una clara desautorización de la posición de Lévi-Strauss, dado que habría sido muy interesante estudiar estas grandes ciudades si hubieran sido algún tipo de categoría diferenciada. Por otro lado, no se tenía en cuenta la pobreza creciente existente en todas las ciudades del mundo, que llevaron a la formulación de la noción de ciudad dual en el caso de Nueva York, por parte del propio Manuel Castells, junto con el sociólogo norte-americano John H. Mollenkopf (n. 1946), en 1991. Hasta llegar quizás a la publicación muy posterior del sociólogo californiano Mike Davis (1946-2022), que presenta un planeta de favelas, de ciudades miseria, en 2006.

Aunque la evolución del proceso de urbanización mundial y el de las aproximaciones teóricas a su interpretación permite minimizar este enfoque claramente excepcionalista,³¹ el tema sigue precisando ser objeto de debate enriquecedor. Conviene recordar, en este sentido, las aportaciones importantes al conocimiento del fenómeno urbano realizadas en Brasil, como los cuatro volúmenes sobre São Paulo, editados por Aroldo de Azevedo (1910-1974) en 1958, para la Asociación de Geógrafos Brasileños, que avanzan algunas respuestas locales fundamentadas y operativas en muchos aspectos. Como la obra ya citada de Pasquale Petrone sobre los aldeamientos paulistas, que eran una forma de urbanizar a los primitivos pobladores, cuatrocientos años más tarde que lo pretendieran las famosas leyes de Indias para el resto de América Latina, en buena parte paralelos al proceso de urbanización capitalista que se analiza.

En último lugar, es fundamental plantear adecuadamente el problema de las escalas, tanto territoriales como temporales, en las que resulta pertinente realizar el estudio, para poder entender las variables explicativas. En cuanto a la escala temporal, ante el gran número de acontecimientos que plantea el enfoque a gran escala, en la determinación de una situación de contemporaneidad, en Ciencias

28 Que fue muy pronto publicado en inglés y en portugués y, por cierto, siempre mal traducido en castellano al usar la misma palabra dividido, por el compartido que significa en portugués.

29 Que fue creado por el demógrafo francés Alfred de Sauvy (1898-1990) en 1952, en una comparación con los estamentos franceses que protagonizaron la Revolución de 1789. Se generalizaría enormemente, especialmente a raíz del citado debate sobre el desarrollo económico.

30 Un difuso, efímero y fragmentado mundo socialista en torno a la URSS y a la República Popular de China.

31 En homenaje al importante artículo póstumo de 1953 de Fred K. Schaefer (1904-1953).

Sociales y, especialmente en la Geografía, es fundamental complementarla con algunos análisis a unas escalas menores para poder distinguir las tendencias y grandes líneas de los procesos. Se trata de incorporar los tiempos largos de Braudel (1949), cosa que ya propuso Milton Santos (1996), con el fin de poder aislar, comprender y explicar los procesos de urbanización y sus agentes principales. En cuanto a la escalaridad espacial, es lógicamente imprescindible el enfoque a gran escala, en este caso local y regional, pero también resulta fundamental el análisis a escala global, para poder captar los grandes procesos sociales, culturales, económicos y políticos contemporáneos. Además, en el caso de la formación de la red urbana paulista de que se trata, resulta pertinente plantear la virtualidad explicativa de una pequeña escala intermedia estratégica y recurrente. Se trata de valorar objetivamente la escala latinoamericana, no tanto como una caracterización continental, más o menos descriptiva, sino como una especificidad cultural, política y socioeconómica que la pueden convertir en categoría explicativa en algunas variables.

3.3 | LA URBANIZACIÓN LATINOAMERICANA

En la literatura científica y en muchos debates y seminarios se suele presentar frecuentemente la ciudad y la sociedad latinoamericanas como un objeto de estudio diferencial y diferenciado, a menudo con claro acento reivindicativo. Por un lado, en muchos centros universitarios e instituciones de investigación de diversas regiones del mundo existen especialistas, departamentos incluso, líneas de investigación y publicaciones que se definen como latinoamericanos o latino americanistas. En Geografía, han destacado especialmente centros y universidades de Francia, Alemania³², Estados Unidos (viejas y nueva metrópolis colonial) y, aunque menos, Rusia y sus aliados, sobre todo en la etapa soviética. Muchos de estos especialistas, de distintos niveles de formación, realizan trabajos de campo en Latinoamérica, suelen publicar mucho y pueden mantener largas y productivas relaciones, más o menos bilaterales, con los núcleos contactados³³. También se han creado instituciones internacionales sobre el mismo ámbito. En primer lugar, el Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH)³⁴ iniciado en 1928 por la Organización de Estados Americanos (OEA), que mantiene seis revistas, una Geográfica³⁵, iniciada en 1941³⁶. En segundo lugar, y con mayor prestigio, independencia y pluralidad existen varias instituciones dependientes de organizaciones internacionales, como la Comisión Económica Para América Latina (CEPAL), de las Naciones Unidas, creada en 1948, o la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), de la UNESCO, creada en 1957.

32 La famosa expedición de Alexander von Humboldt (1769-1859) y Aimé Bonpland (1773-1858) entre 1799 y 1804 constituye un importante y simbólico precedente de un determinado tipo de latino americanismo.

33 Muchos de ellos, incluso, fascinados por el medio natural, la cultura o la dinámica social se quedan trabajando y viviendo en departamentos universitarios de América Latina.

34 En otro trabajo el autor ha investigado el papel del geógrafo canadiense Paul-Yves Denis (1932-2013), que dirigió la Revista Geográfica durante muchos años y era considerado agente del espionaje norteamericano (CARRERAS, 2022).

35 Hasta hoy ha publicado 161 números.

36 La organización en gran parte representa la cristalización en el siglo XX de la doctrina Monroe, dictada en el famoso discurso al Congreso de los Estados Unidos en 1823 por su presidente.

Frente a estos estudios y estudiosos se pueden distinguir posturas locales enfrentadas. Algunos consideran a buena parte de los latinoamericanistas como colonialistas conscientes o inconscientes, mientras otros los admiran, los consideran y publican sus obras y los siguen en sus trabajos e incluso realizan cursos en sus instituciones metropolitanas. La propia terminología es importante, ya que la denominación alternativa Hispanoamérica, o Iberoamérica³⁷ cuando se quiere incluir al Brasil, utilizada ampliamente en la península Ibérica, tiene una carga colonialista clara, ya que presupone que toda la cultura habría sido introducida por los imperios coloniales de España y de Portugal, ignorando todo lo anterior y propio, así como otras aportaciones como las afroamericanas derivadas del execrable esclavismo. Las ideologías, los valores morales y culturales y las simpatías de cada persona y grupo explican las diferentes posiciones y denominaciones.

Es un hecho, quizás algo anecdótico, que a la hora del análisis urbano como el que aquí se está planteando a menudo algunos geógrafos latinoamericanos rebaten o discuten nuestras reflexiones y aportaciones porque no tienen en cuenta el hecho diferencial propio, que generalmente gira en torno a la importancia decisiva de la pobreza y de la desigualdad, de la dependencia. La consecuencia teórica importante de este debate escalar y nominal es determinar si se pueden utilizar y aplicar los conceptos y categorías generales de las Ciencias Sociales o si, a partir de su formulación eminentemente eurocéntrica³⁸ inicial, hay que desarrollar nuevos conceptos, modelos y teorías para el caso latinoamericano.

Existen muchos elementos de fuerte identificación de lo latino americano, tanto internamente como externamente. Como una región mundial subjetiva, América Latina es una dimensión importante en sí misma. Cabe pensar, sin embargo, si dicha identidad cultural tiene suficiente fuerza para homogeneizar y tipificar de alguna forma muchos de los aspectos estructurales del territorio y de la sociedad que componen el conjunto de las formaciones sociales latinoamericanas. El sistema económico y el modo de producción tienen una ambición explicativa plenamente global, mientras que las distintas adaptaciones de las formaciones sociales concretas pueden ser regionales; en cada caso es necesario discriminar cuáles son los elementos dominantes y definidores. Por un lado, sobre un substrato amerindio muy diverso y rico, a la vez que víctima del genocidio, la propia colonización ibérica no fue en modo alguno homogénea, lo que resulta decisivo para entender el caso brasileño, siempre algo distinto del resto. Por otro lado, la difusión del capitalismo, con su colonialismo económico evidente puede considerarse en gran parte latina; francesa en cuanto a las grandes ideas e italiana en muchas de las costumbres, pero también germánica y centroeuropea, en buena parte judía, y norteamericana, y también turca³⁹ y japonesa⁴⁰. Las largas consecuencias de la doctrina Monroe de

37 El propio autor inició su carrera docente universitaria teniendo que impartir una asignatura con este nombre en la Universitat de Barcelona, a principios de los años 1970. En la actualidad el término Iberoamérica se utiliza para incluir estudios sobre América Latina, España y Portugal.

38 En la actualidad el eurocentrismo se ha ampliado a cultura occidental, que se confronta con todas las otras culturas del mundo.

39 La gran inmigración turca en muchas regiones de América del Sur es en realidad de pueblos diversos, más árabe o siriolibanesa, que se desplazan a raíz de la desmembración del imperio Otomano, en torno al final de la Primera Guerra Mundial.

40 La introducción de la agricultura intensiva por parte de las comunidades japonesas supone un enorme contraste con la agricultura extensiva de los otros inmigrantes en São Paulo.

sometimiento a la hegemonía anglosajona de Estados Unidos desde 1823, como un neocolonialismo eminentemente económico, así como las dictaduras militares que potenció y su dura represión y grandes exilios de la segunda mitad del siglo XX han sido sin lugar a dudas factores de una cierta homogeneización continental. Como la revolución cubana de 1959 y los movimientos sociales y políticos que desató desde el Caribe a todo el mundo que también constituyen un indudable factor de identificación interna e internacional.

Cabe destacar, finalmente, una variable cultural que constituye otro elemento de diferenciación identitaria que señalara el escritor cubano, nacido en Suiza, Alejo Carpentier (1904-1980), en alguno de sus ensayos. Al tratar de las ciudades latinoamericanas, Carpentier señala como sus centros históricos pueden alcanzar un cosmopolita aire europeo, pero destaca el hecho de que los diversos estilos artísticos y arquitectónicos, como muchas corrientes de pensamiento, llegaron a América Latina casi al mismo tiempo, vaciados, por tanto, de su carácter evolutivo y con consecuencias eclécticas y aparentemente ahistóricas. Por otro lado, las raíces y pervivencias amerindias diversas, en el mundo real maravilloso tropical, junto a las inmigraciones voluntarias y forzosas asiáticas y africanas entremezcladas a una cultura europea florecen en una identificable cultura latinoamericana. Cultura híbrida que podría ejemplificarse en el significativo homenaje a Bach del famoso compositor carioca Heitor Villa-Lobos (1887-1959), compuesto entre 1932 y 1944 (CARPENTIER 1966).

Otro escritor Latinoamericano más reciente, el chileno Benjamín Labatut ⁴¹(1980) escribía también: “Solo un par de semanas antes de que se desatara el caos (se refiere a la gran revuelta de la primavera de 2019), el país estaba tan calmo y tan tranquilo que el idiota de nuestro presidente comparó Chile con un oasis, un remanso de tranquilidad en Latinoamérica...” (LABATUT 2021, p. 27)

4 | EL PROCESO DE URBANIZACIÓN PAULISTA

El hecho claro es que se está en presencia de uno de los procesos de difusión del Capitalismo urbano, de la producción capitalista del espacio, con unas características originales o, por lo menos, marcadamente diferenciales⁴². Un desarrollo urbano que puede tener algunos rasgos similares al europeo, dado el origen de una gran parte de los inmigrantes; rasgos comunes especialmente en lo que se refiere al papel de algunas redes técnicas de innovación, como las de la electricidad o de los ferrocarriles en este caso, pero que se realiza sobre unos territorios sin tradición propiamente urbana alguna, ya fuera ignorada o destruida. Deffontaines, en el texto citado, señalaba la escasa tendencia regional al agrupamiento urbano tradicional y el papel de los asentamientos de estaciones y fines de trayecto ferroviarios o de las posadas en los caminos troperos (DEFFONTAINES, 1938). Tampoco podría encontrarse probablemente

⁴¹ Es curiosos señalar como Carpentier o Labatut son autores latinoamericanos nacidos y formados en Europa. Como europea fue la caracterización del boom literario latinoamericano de los años 1970, especialmente en Barcelona. Ello demuestra la importancia de la exterioridad en las formulaciones identitarias.

⁴² La primera tesis doctoral que dirigió el autor ya trató esa problemática de una ciudad de organización totalmente capitalista, sin la existencia de un verdadero proceso de industrialización (VILAGRASA, 1980)

una verdadera, densa y extensa tradición rural, dado lo escaso del poblamiento y de la agricultura de subsistencia que debía ser dominante, muy lejos de los monocultivos de exportación que se implantaron a la vez que el mismo proceso de urbanización, que era su consecuencia o una de sus formas.

Se trata, pues, de la difusión de un frente pionero⁴³ colonizador, relativamente similar a la del caso de América del Norte, por parte de cultivadores agrícolas de café, de caña de azúcar, de frutales y de soja, en su mayor parte, y en una secuencia más o menos diversificada de lo que podrían tomarse quizás como un cierto tipo de “etapas” propias de este proceso. El carácter pionero, además, implicó algunas formas de capitalismo primitivo, más o menos salvaje, desarrolladas desde lo que podría considerarse como los márgenes del capital institucionalizado, por parte de una gran masa de inmigrantes extranjeros con más ideas y esperanzas que formación y fortuna⁴⁴. Se trataba probablemente de personas individuales, al margen de las grandes empresas europeas, al menos inicialmente, que no pertenecían a ningún tipo de redes institucionalizadas, a parte de las familiares características de la emigración tradicional y espontánea.

A diferencia del caso norteamericano, no había existido en Brasil la apropiación político-administrativa previa por parte del Estado del conjunto del territorio⁴⁵, ya que era impulsada mayoritariamente por extranjeros, sin conocimiento alguno del país y que actuaban casi como si se tratara de una tierra de nadie. Tampoco tenía un objetivo común, ni una meta final, a diferencia del caso de California y de su oro que marcaban la ruta hacia la costa oeste como un fin del trayecto. La penetración colonizadora en este caso se interrumpía generalmente a causa de los accidentes naturales, sobre todo al encontrarse los colonos con los más caudalosos cursos fluviales. Lógicamente, las empresas, las compañías, es decir el capital organizado y sus redes, llegaron rápidamente después, con la construcción de las infraestructuras, con los suministros y, sobre todo, con la comercialización de los productos y la consecuente creación del nuevo mercado, que tuvo su epicentro en el puerto de Santos. Algo más tardó en llegar también el Estado brasileño con todos sus mecanismos e instituciones, especialmente la burocracia, el ejército y la diplomacia internacional.

Un proceso que ha sido relativamente rápido y reciente, ya que los asentamientos más antiguos eran los de Santos, de 1546, y São Paulo, de 1554. En el siglo XVII se fundaron algunas ciudades, como Sorocaba, y en el XVIII Piracicaba y Campinas. El resto de ciudades son del siglo XIX, e incluso del XX, como Presidente Prudente, fundada en 1917. Además, cabe considerar que, de alguna manera, el proceso ha continuado hasta la actualidad, cuando de forma también individualizada otros pioneros han saltado las fronteras políticas, incluso internacionales⁴⁶, como las

43 La tesis de Pierre Monbeig de 1958 también se refiere a ello.

44 Para no entrar en el estudio imposible de los muchos, quizás más, inmigrantes que nunca consiguieron finalizar la entonces azarosa travesía del océano, o que no encontraron ni lugar, ni fortuna a su llegada.

45 Realizada en torno a la proclamación de la constitución de los Estados Unidos en 1787, con la delimitación de casi todos los estados actuales sobre unos territorios prácticamente desconocidos.

46 El gobierno brasileño utilizó en la tarea de fijar, afirmar y avanzar sus fronteras la obra de otro prestigioso geógrafo francés, Élisée Réclus (1830-1905), especialmente su artículo de 1862.

que han creado el famoso *Brasiguay*⁴⁷. La relativa originalidad de este proceso aporta claramente algunos elementos fundamentales para la interpretación y explicación de los nevos procesos de la urbanización diferencial contemporánea (BRENNER; SCHMID, 2014).

Hay que añadir a ello el hecho de la magnitud territorial del Brasil, en contraste especialmente con la escasa dimensión en muchos aspectos de su metrópoli colonial, que plantea un problema nuevo. Se hace difícil explicar la posibilidad y la capacidad del mantenimiento de la unidad territorial de un país de escala continental, con algo más de ocho millones y medio de kilómetros cuadrados, por parte de Portugal. La labor investigadora de la profesora de la UFRJ, Lia Osório Machado (n. 1941) se ha dedicado en buena parte a la explicación de este problema, especialmente para el caso de Amazonia (MACHADO, 1989). Este problema, además, debe aún enmarcarse en el hecho que Brasil, con este inmenso territorio, se encuentra rodeado por un auténtico océano hispano, al tiempo que históricamente ha sido atacado por mar por ingleses, franceses y holandeses, en diversas ocasiones. Esta unidad territorial “nacional” contrasta fuertemente con la diversidad de los procesos de colonización interna de sus diferentes estados.

Para abordar este problema, por un lado, además de las causas históricas y geopolíticas, probablemente hay que tener en cuenta la dinámica peculiar de la colonización interna brasileña. Una colonización interna que se expresa visiblemente en una periódica fundación de ciudades nuevas, con los consiguientes cambios de jerarquía en su red urbana, en constante expansión. Como un primer hecho importante, hay que destacar el cambio y sucesión de la propia capitalidad política, desde el litoral hacia el interior: Salvador, primero, en la época colonial y hasta el año 1763; Rio de Janeiro, después, y hasta 1960⁴⁸; y, finalmente, Brasilia, en el planalto interior, hasta la actualidad. Sin lugar a dudas, se trata de un proceso original a escala global, que revela una clara intencionalidad de colonización, de control territorial interno. Intencionalidad manifestada también en la creación de nuevos estados por subdivisión de los existentes, con la consiguiente creación de sus capitales, hasta la más reciente de Palmas, creada en 1989, un año después de la proclamación de la constitución democrática. Este desplazamiento histórico de la capitalidad permite poner de manifiesto, a su vez, la centralidad cultural y geopolítica del estado de Minas Gerais. Minas, con su oro “negro” y antiguo de clara herencia colonial⁴⁹, tiene frontera⁵⁰ con todos los estados importantes de la

47 La colonización más o menos espontánea del territorio paraguayo a cargo de colonos brasileños. El autor dirigió una tesis doctoral sobre tan interesante tema que no alcanzó a defenderse por problemas burocráticos de su autor, el profesor Luiz Carlos Gambetta.

48 El autor tuvo el privilegio de dirigir la tesis de la profesora Susana M.M. Pacheco (1994), sobre la pérdida de capitalidad de Rio y sus consecuencias (Pacheco, 1994).

49 El autor debe agradecer a los amigos profesores Francisco Capuano Scarlato, Amalia Inés Geraiges de Lemos, Adyr Aparecida Ballestrery Rodriguez y Liliana Laganà el trabajo de campo que organizaron y compartieron por las ciudades históricas mineras, en la primavera del 2004.

50 Además de mantener fronteras administrativas con los estados vecinos, se podría incluso diferenciar dentro del propio estado tres grandes sectores distintos, uno meridional y occidental casi paulista uno oriental carioca, y, finalmente, otro septentrional bahiano o nordestino.

federación (Bahía, al norte, el Distrito Federal y Goiás al oeste, São Paulo al sur y Rio de Janeiro y Espírito Santo, al este). Una centralidad que se manifestaría también en el hecho del traslado de su propia capitalidad que en 1897 pasó de la histórica Ouro Preto⁵¹, a la nueva ciudad de Belo Horizonte.

Con una mayor relación con los procesos de urbanización del estado de São Paulo, se plantea un problema relativamente original en lo que se refiere al patrón espacial de su colonización. En efecto, históricamente el puerto de Santos fue la base marítima inicial de todo el proceso, como acontece en todos los procesos de colonización tradicionales⁵². En cambio, sin perder su importancia comercial, ni como nudo de transportes⁵³ al menos hasta la difusión masiva de las comunicaciones aéreas, quedó postergado por el nuevo centro organizador interior de São Paulo, situado en pleno altiplano, en la confluencia de los ríos Tietê y Pinheiros, cuya altitud sobre el nivel del mar (una media de 760 m) atempera algo su carácter plenamente tropical⁵⁴. El centro organizador de la futura red urbana paulista se desplazaba también de la costa al interior, podría decirse que siguiendo la característica brasileña, saltando para ello la Serra do Mar.

Al analizar una red urbana, se impone plantear aún otro tema teórico central en referencia al papel de la ciudad, y de las ciudades y sus interrelaciones, respecto al conjunto del territorio. La primera aproximación fue la funcional, que destacaba el tipo de función que la ciudad ejercía respecto a su territorio, desarrollada dentro de la Geografía regional francesa a partir de los estudios de Raoul Blanchard (1877-1965) y de Georges Chabot (1890-1975), llegando a una compleja tipología clasificatoria, que fue aplicada al caso brasileño por el citado Pierre Deffontaines (BLANCHARD, 1911; DEFFONTAINES, 1938; CHABOT, 1948). Casi contemporáneamente se publicaba la tesis del geógrafo alemán Walter Christaller (1893-1969), que se difundió algunas décadas más tarde a causa de la interrupción que supuso la Segunda Guerra Mundial. Se alcanzaba la formulación de una explicación científica de la localización de las ciudades y se definía una jerarquía de localidades que permitiría llegar al nuevo concepto de sistema urbano como articulador del territorio. Este ha sido un concepto que en Geografía ha alcanzado una larga tradición; baste recordar los trabajos del anglo norteamericano Brian J.L. Berry (n. 1934)⁵⁵, que en Brasil fue ampliamente desarrollado por el grupo de geógrafos cariocas del IBGE, especialmente por Pedro P. Geiger (n. 1923) y por Roberto Lobato Corrêa (n. 1939), también de la UFRJ, quien iría pasando progresivamente del concepto de sistema al de red urbana (GEIGER, 1963; CORRÊA, 1989). El Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), en su función estadística fundamental continúa publicando abundante información actualizada sobre las áreas de influencia de las ciudades brasileñas y sobre las redes urbanas del país, con un excelente tratamiento cartográfico, la última de 2018:

51 La ciudad conserva el museo de la Inconfidencia de fuerte sentido nacionalista. Además la gastronomía minera constituye uno de los núcleos de la cocina brasileña.

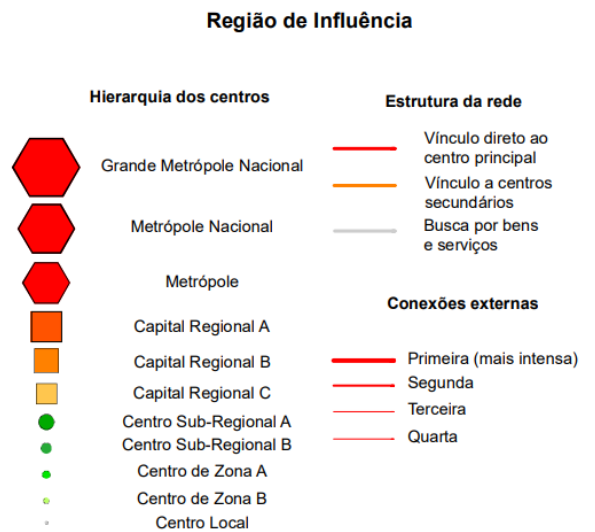
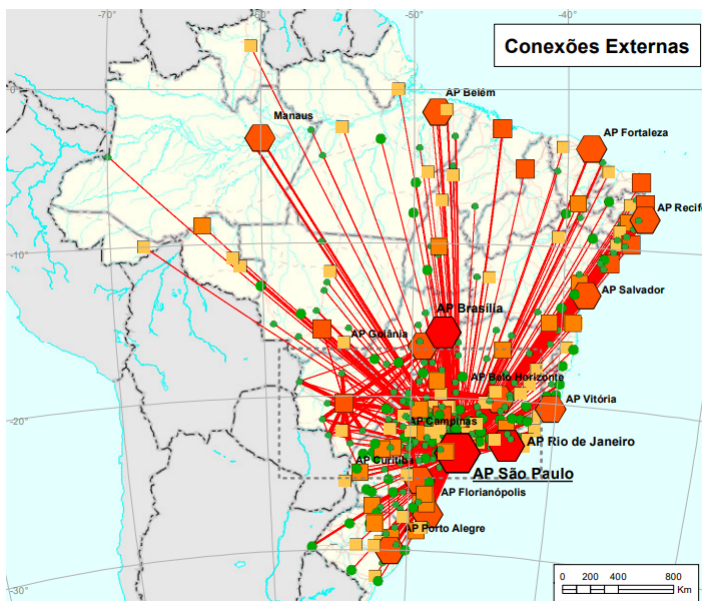
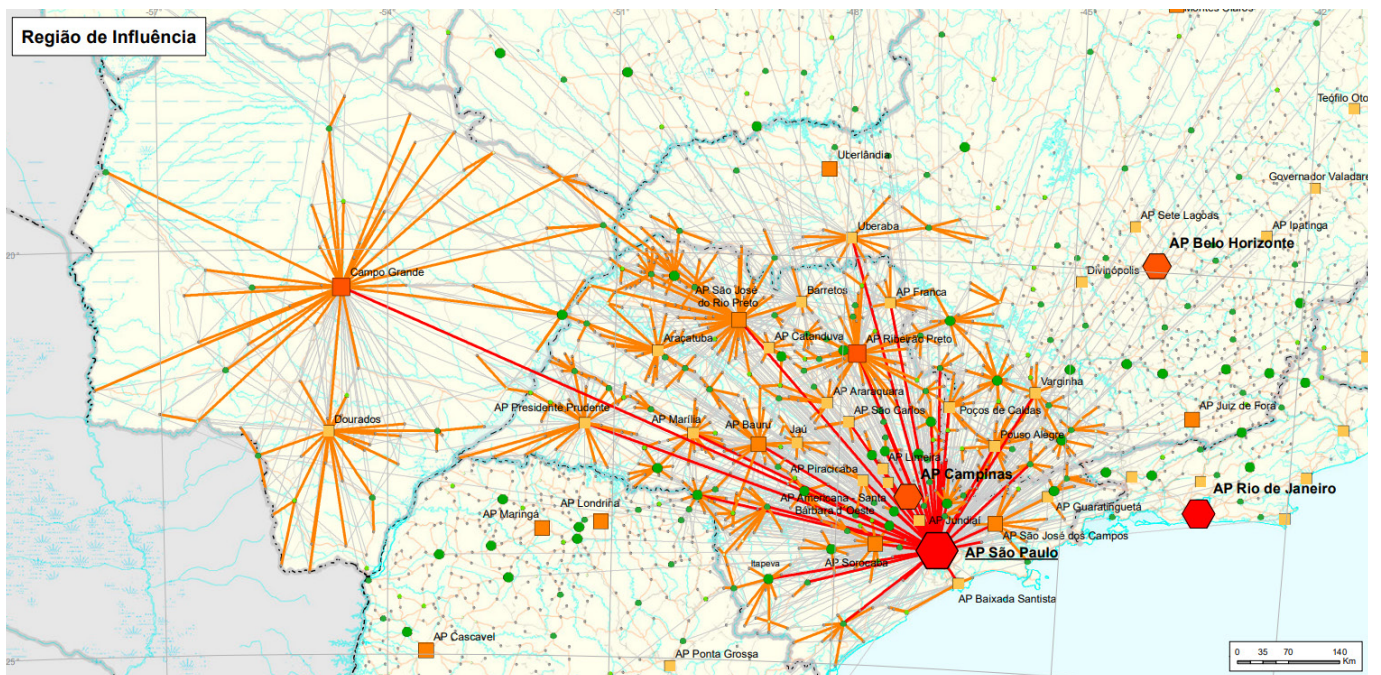
52 Con el patrón dendrítico característico que definió el geógrafo californiano James E. Vance Jr. (1925-1999)

53 El puerto de Santos sigue siendo el más importante de América Latina, con 1 millón de pasajeros anuales y 130 millones de toneladas de mercancías antes de la pandemia. Muy lejos de los grandes puertos del hemisferio norte, especialmente los de la República Popular de China.

54 Al sur de su área metropolitana, por el municipio de Itú, pasa el trópico de Capricornio.

55 Especialmente su *Cities as Systems within Systems of Cities*, de 1964.

Fig. 1.- Região de influencia de São Paulo em 2018



Fontes: (IBGE, 2018, p. 22) 1. IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia, Regiões de Influência das Cidades 2018. 2. ÁREAS dos municípios 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios.html?=&t=acesso-ao-produto>. Acesso em: ago. 2019. 3. ESTIMATIVAS da população residente no Brasil e para as unidades da federação com data de referência em 1o de julho de 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?edicao=22367&t=resultados>. Acesso em: ago. 2019. 4. PRODUTO interno bruto dos municípios 2016. In: IBGE. Sidra: sistema IBGE de recuperação automática. Rio de Janeiro, [2019]. tab. 5938. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: nov. 2019.

En la substitución del concepto de sistema por el de red, la causa más importante estriba en el hecho que el término científico de sistema, como instrumento conceptual y, sobre todo, metodológico, proviene directamente de las Ciencias Naturales (BERTANLANFFY, 1968) y, además de las relaciones entre sus elementos, pone el énfasis en la cantidad y origen de la energía que lo anima y lo mantiene. En las Ciencias Sociales, y en la Geografía, en cambio, se ha interpretado a menudo el sistema de una forma meramente territorial, más aún regional⁵⁶, tendiendo por ello a hacer coincidir el ámbito de cualquier sistema con algún límite político administrativo preexistente (Estado, estados, regiones, provincias...) lo que desvirtúa totalmente el concepto e invalida toda posibilidad de aplicación. Las ciudades y los sistemas urbanos actuales intercambian energías de tipos diversos (físicas, económicas, sociales, culturales o políticas) a diversas escalas, desde la global a la local, con lo cual resulta difícil y complejo cerrar cualquier sistema con cualquier límite administrativo. Con el fin de rehuir la posibles desvirtuaciones o mistificaciones resulta mucho más adecuado y práctico en muchos casos referirse tan sólo a red urbana, que es un concepto más topológico, que carece de ambiciones teóricas superiores y se adapta fácilmente a las tradiciones regionales de la Geografía. A partir de esta concepción, en el conjunto de Brasil se destacaba, en 2008, tan sólo una gran metrópolis nacional, São Paulo, y se señalan dos metrópolis nacionales (Rio de Janeiro y Brasília) y otras nueve metrópolis menores, de tercer nivel⁵⁷.

A partir de esta posición más realista y descriptiva, es evidente que se puede afirmar que existe una red urbana paulista. Dicha red aparece estructurada esencialmente por las vías de comunicación, por los primeros caminos de penetración colonial⁵⁸ y, posteriormente, desde 1867, por vías férreas mayoritariamente para el transporte del café al puerto de Santos⁵⁹, y, finalmente, en la segunda mitad del siglo XX, por las carreteras y rodovías o autopistas. La región de influencia de la metrópolis paulista alcanza todo el Brasil, y aunque no se incluye en el estudio citado, que se ciñe al Estado supera ampliamente sus fronteras ya que, entre otras funciones ejerce una evidente capitalidad económica del Mercosur, por lo menos.

Así en el primer nivel, como capital regional tipo A, aparece tan sólo la ciudad de Campinas, en el segundo nivel, capital regional tipo B, aparecen dos ciudades más, Ribeirão Preto y São José do Rio Preto. Y en el tercer nivel, capitales regionales de tipo C, aparecen otras nueve ciudades, entre las que se destacan Santos, Sorocaba y Presidente Prudente. En los dos tipos de centros regionales que siguen en la jerarquía aparecen 19 ciudades, y como centros de zona en sus dos tipos también, otras 53 ciudades. El IBGE destaca pues un conjunto de 84 ciudades, que clasifica en siete niveles de jerarquía por debajo de la metrópolis, lo que significa una red urbana compleja y densa. Sólo para el estado de São Paulo, ya que su red urbana total incluía 1.028 municipios y más de 51 millones de habitantes.

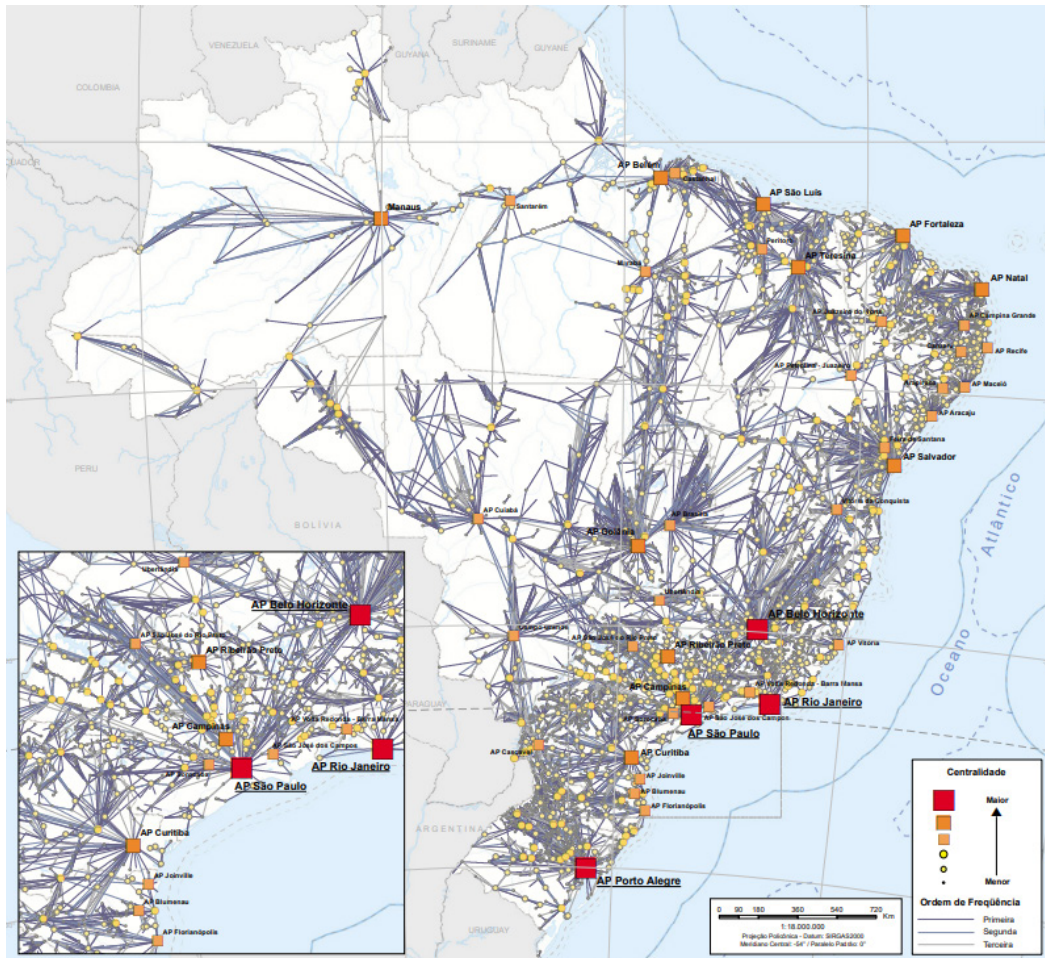
56 Como tantas otras veces en la historia de la disciplina.

57 Manaus, Belem, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre y Goiânia.

58 Las famosas rutas de los *tropeiros* y sus mulas y de los *bandeirantes*

59 Primero fue promovida por la Sao Paulo Railway Ltd y a partir de 1872 por la Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Figura 2.- Destinos de los transportes colectivos del Sudeste brasileño en 2016.



Fonte: (IBGE, 2018, p. 137) LIGAÇÕES rodoviárias e hidroviárias 2016. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Acima do título: Redes e fluxos do território. Adaptado. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15794-rodoviaras-ehidroviarias.html?edicao=15967&=acesso-ao-produto>. Acesso em jan:2020

La dificultad quizás más importante en el análisis de las redes urbanas estriba en el establecimiento de criterios claros y pertinentes para definir las distintas jerarquías dentro de la red⁶⁰. El criterio no puede tan sólo reducirse a una simple aproximación demográfica, demasiado reduccionista, a pesar de que frecuentemente es el más utilizado por la facilidad de su obtención. Aunque supone una primera aproximación, resulta necesario utilizar otros tipos de indicadores, cuantitativos y cualitativos que requieren un trabajo de campo intenso⁶¹.

60 El IBGE establece diez niveles jerárquicos definidos en función de la dimensión demográfica y de las áreas de influencia de las ciudades. Una buena parte de los resultados se han obtenido a través de un completo y complejo cuestionario electrónico dirigido a todas las localidades y municipios brasileños.

61 El autor no puede ni debe realizar este trabajo, más cuando los grupos de investigación que dirige Maria Encarnação Beltrão Sposito en el campus de Presidente Prudente de la Unesp poseen una importantísima base de datos sobre muchos elementos de esta red urbana y de otras redes brasileñas. Merece destacarse una primera publicación de datos, centrada en los efectos del programa Minha Casa, Minha Vida (CALIXTO; MORENO, 2021). También el IBGE, como se ha visto, posee una gran cantidad de datos que trata periódicamente con gran rigor.

Un criterio importante podría ser el de poseer alguna sede universitaria o centro de educación superior, especialmente a partir del mandato de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2009) en que se construyeron 126 nuevos campus y 14 universidades federales. En el estado de Sao Paulo, además de la USP en la metrópolis o la Unicamp, de Campinas, la universidad estatal, Unesp, posee 24 campi diferentes, sin contar las sedes de la Pontificia Universidad Católica o las numerosas universidades privadas. Constituyen grandes equipamientos, que generan una gran atracción de personas, estudiantes, profesores e investigadores, así como inversiones diversas y riqueza local en distintos sectores, desde el comercio a la vivienda, pasando por la industria o la agricultura, sin contar el importante tercer sector y la cultura local.

En el caso de estudio, tras el colapso de los ferrocarriles y junto a la enorme importancia del automóvil privado y del tráfico aéreo, las redes de autobuses interurbanos, con sus itinerarios, paradas y frecuencias, con su número de usuarios resultan fundamentales para conocer buena parte de los flujos reales de personas (y tal vez de mercancías) y sus ritmos e intensidades variables. La imagen cotidiana de la ya citada estación rodoviária del Tietê, en la capital paulista, constituye un impresionante testimonio de la movilidad popular en casi toda su red urbana.

Se podrían sugerir de forma tentativa, algunos otros criterios posibles o líneas de investigación para establecer jerarquías diferentes, que podrían dibujar geometrías variables. Se pueden avanzar unos primeros criterios, que no pretenden ser ni exhaustivos ni jerarquizados: como el número y las dimensiones de las empresas e instituciones locales; o el peso de los distintos agentes de la producción del espacio, entre los que destaca recientemente el Estado federal con sus programas de vivienda; o el grado de especialización o de diversificación funcionales de cada localidad⁶²; o la vitalidad cultural, con el número de eventos que se organizan anualmente; o la propia historia urbana local y regional y las distintas trayectorias históricas de cada lugar, con sus similitudes y sus diferencias; o como el papel de la sociedad civil, a partir del número y vigor de las distintas asociaciones y organizaciones y sus iniciativas; o el posible peso de los conflictos sociales, como indicador de la potencia de la vida urbana; y quizás, muchos otros más ligados a la vida cotidiana.

5 | CONCLUSION

Las principales conclusiones de este trabajo se sitúan en el campo teórico y conceptual, como no podía ser de otra forma. Se trataba de analizar una red urbana, dentro del estado de São Paulo, cuya importancia y vitalidad ha quedado de manifiesto, y que además está incluida en una red de mucha mayor irradiación territorial que abarca casi todo el territorio brasileño y probablemente mucho más, aunque las fuentes utilizadas no permiten entrar en este ámbito. Este hecho obliga a no dejar de tener en cuenta el papel de la metrópolis y sus dinámicas constantes.

⁶² La diversidad funcional se ha considerado generalmente un criterio de jerarquía, pero en los ámbitos metropolitanos y de gran movilidad como el analizado, la especialización puede generar jerarquías alternativas, como ya se demostró para el caso de la ciudad del Cabo (BEAVON, 1977).

En el proceso de validación del objeto de estudio, se han podido alcanzar algunas conclusiones, sobre algunos conceptos que no estaban del todo claros al inicio del trabajo.

En primer lugar, se puede concluir la total validez actual del concepto de modo de producción, tal como fuera definido por Marx, a partir de las relaciones de producción. Junto a esta validez también debe destacarse que su alcance universal no conlleva en modo alguno su integración en cualquier secuencia regular, ni en cuanto al calendario histórico, ni en cuanto a los ritmos de sus dinámicas. La validez del análisis teórico realizado a partir de la Economía política que queremos de nuevo reivindicar, no conlleva un modelo teleológico único.

Se puede pensar así en una aplicación diferencial de los mecanismos básicos de los diversos modos de producción. En este sentido, en segundo lugar, se puede concluir la afirmación de la existencia clara de una serie de procesos de urbanización latinoamericanos que han generado unas características comunes distintivas, más allá incluso del peso relativo de la pobreza y de la dependencia económica o del eclecticismo formal.

Una tercera conclusión permite afirmar la complejidad del espacio que ha sido plenamente analizada por Milton Santos a lo largo de su obra. Una complejidad que permite entender el espacio compartido por distintos procesos dentro de un mismo modo de producción, como los dos circuitos de la economía urbana, como por elementos de distintos modos de producción que de alguna forma ya aparecía en la teoría de la transición de Marx, en el famoso capítulo XXIV del Capital y en el VI de sus Grundrisse, y que el historiador británico John Merrington (1940-1996) presentó bajo el concepto de interioridad y exterioridad.

Una cuarta conclusión, más tentativa, permite indicar que la situación contemporánea de alguna manera prefigura una nueva transición, a partir de los diferentes indicios del final del sistema capitalista. Una transición que del capitalismo, de momento, parece llevar hacia otro modo de producción comandado por algunas grandes corporaciones globales que redefinen los sectores de la economía actuando en muchos campos al mismo tiempo y que provocan un aumento de las desigualdades económicas y sociales a todos los niveles. Como señala desde Chile hoy el ya citado Benjamín Labatut (2021, p. 33)

La irrupción de lo nuevo es un proceso traumático. Hoy, los monstruos y maravillas de la ciencia y de la tecnología nos tienen paralizados. Debemos hacer un esfuerzo constante para no ahogarnos entre las rompientes de una interminable marea de cambios, mientras los poderes políticos y económicos nos apalean hasta la sumisión, y las grandes compañías que habían prometido “no hacer el mal” nos espían con sus enjambres de algoritmos” (Labatut, 2021; p. 33)

Finalmente, y de forma aún más tentativa, si cabe, puede concluirse la necesidad de proseguir las investigaciones, con mayor rigor y profundidad en el camino de interpretar los procesos de la urbanización del estado de São Paulo como un ejemplo real y, paradójicamente, con cierta tradición histórica, de urbanización planetaria. En efecto, la convergencia temporal de la colonización agrícola capitalista con la fundación y la consolidación de muchas ciudades de tipologías, dimensiones y funciones distintas parecen formas diferentes de un mismo proceso que supone la urbanización total del mismo territorio, con paisajes diferenciados. ■

6 | REFERÊNCIAS

- ANDERSON. **Passages From Antiquity to Feudalism**. Londres: New Left Books, 1974.
- ASSADOURIAN, Carlos. *et al.* Modos de producción en América Latina. In: **Cuadernos de Pasado y Presente/40**. 1ª edição. Córdoba: Ediciones Pasado y Presente, 1973.
- AZEVEDO, A. **A Cidade de São Paulo**: Estudos de geografia urbana. São Paulo: Companhia editora nacional. Vol 4, 1958.
- BEAVON, K.O. **The Central Place Theory**: A reinterpretation. 1977.
- BERRY, B.J.L. **Cities as Systems within Systems of Cities**. Philadelphia: Regional Science Association, papers, 1964.
- BERTALANFFY, L. von. **General System Theory**: Foundations, Development, Applications. New York: George Braziller, 1968.
- BLANCHARD, R. **Grenoble**: Étude de Géographie urbaine. Paris: A. Colin, 1911.
- BRAUDEL, F. **La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II**. Paris : Armand Colin. Vol 3, 9ª edição. 1949.
- BRENNER, N; e SCHMID, C. **Planetary urbanization**: En Brenner, N. (ed), Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization. Berlim: Jovis, 2014.
- CALIXTO, M.J.M.S; MORENO, S. **O programa Minha Casa, Minha Vida e seus desdobramentos espaciais**: Os novos vetores da produção do espaço em cidades médias brasileiras. Porto Alegre: Total Books; 225 p. 2021.
- CARPENTIER, A. **Tientos y diferencias**: La Habana. Unión de Escritores y Artistas de Cuba. 2ª ed. 1974.
- CARRERAS, C. e Morcuende, A. Hacia una Sociedad postcapitalista: lo popular, lo común y lo urbano. In: Zaar, M., Capel, H (Coords. e Eds.). **Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista**. Barcelona: Universidad de Barcelona/ Geocrítica, 2018.
- CARRERAS, C. Fragmentos de São Paulo: metrópole de um primeiro mundo fragmentado. In: Carlos, A.F.A. e Oliveira, A.U., **Geografias de São Paulo**. São Paulo: Editorial Nobel. Vol. 2, p. 307-320, 2004.
- CARRERAS, C. Textos i contextos de Sadurní Ximénez. In: **Limòn, Miquel Àngel, Sadurní Ximénez a la recerca de la notícia transnacional**. Maó: IME p. 95-134, 2022.
- CARRERAS, C. ¿São Paulo una sola ciudad? Las identidades fragmentarias de una metrópolis globalizada. In: Carreras, C. e Carlos, A.F.A., **Barcelona y São Paulo cara a cara**. Vilassar de Mar: editorial Da Vinci, p. 21-33. 2006.
- CARRERAS, C. Veinte años sin Milton. In: Silva, P.C. da. **E assim se passaram 20 anos: Milton Santos 24 de junho 2001-2021**. Votorantim: ed. Provocare, 2021.
- CASTELLS, M. **La Question Urbaine**. Paris : ed. Anthropos. 1972.
- CHABOT, G. **Les villes** : Aperçu de Géographie humaine. Paris : A. Colin, 1948.
- CHRISTALLER, W. **Die Zentrale Orte der SüdDeutschland**. Jena: Gustav Fischer Verlag, 1933.
- CORREA, R.L. **A Rede Urbana**. São Paulo: Editora Ática S.A; 1989.
- DAVIS, M. **Planet of Slums**: Urban involution and the informal Working class. Londres: Verso; p. 240, 2006.
- DEFFONTAINES, P. Como se constituiu no Brasil a Rede das Cidades. In: **Bulletin de la Société de Géographie de Lille**. Lille, nº 82, 9 ; p.141-148 e 300-308. 1938.
- FERRETTI, Pierre Deffontaines et les missions universitaires françaises au Brésil: enjeux politiques et pédagogiques d'une société savante outremer (1934-1938). In: **Cybergeog** : European Journal of Geography, ed. 703 ; p. 1-25, 2014.
- GEIGER, P.P. **Evolução da Rede Urbana do Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, MEC. p.457, 1963.
- GUNDER FRANK, A. **Kapitalismus und Unterentwicklung in Lateinamerika**. Frankfurt am Main: Europäische Verlagsanstalt, 1968.
- GUNDER FRANK, A. **Latein America**: Unterentwicklung oder Revolution. Offenbach: Sozialistisches Büro, 1969.
- HARVEY, D. **Limits to Capital**. Londres: Verso, 1982.

- HILTON, R. **The transition from feudalism to capitalism**. Londres: New Left Books, Ltd. 1976.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2008.
- LABATUT, B. **La piedra de la locura**. Barcelona: Ed. Anagrama, 2021.
- LACLAU, E. **Feudalismo y Capitalismo como categorías de análisis histórico**. Buenos Aires: Instituto Torcuato di Tella (publicação interna), 1968.
- LACLAU, E. Feudalismo y Capitalismo en América Latina en Sempat Assadourian. In: **Modos de producción en América Latina**. México: Siglo XXI. p. 23-46, 1973.
- LEFEBVRE, J.P. Les missions universitaires françaises au Brésil dans les années 1930. In: **Vingtième Siècle, revue d'Histoire**. nº 38, p. 24-33, 1993.
- MACHADO, L.O. Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos evolutivos. In: A.F.A. Carlos; A.I. Geraiges Lemos. (Org.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. 1ª ed. São Paulo: Contexto. vol. 1, p. 129-144, 2003.
- MACHADO, L.O. The intermittent control of the Amazonian territory (1616-1960). In: **International Journal of Urban and Regional Research**. Londres, vol. 13, n. 4, p. 652-665, 1989.
- MATURANA, F; *et al.* **Sistemas urbanos y Ciudades Medias en Iberoamérica**. Santiago: PUC, 2017.
- MOLLENKOPF, J; CASTELLS, M. **Dual City: Restructuring New York**. New York: Russell Sage Foundation, p. 477. 1991.
- MONBEIG, P. **Pionniers et planteurs de l'État de São Paulo**. Paris: Armand Colin, 1958.
- MORCUENDE, A. **Rupturas Urbanas: Aproximación a las relaciones entre morfología urbana y estructura social en la Barcelona contemporánea: El caso de los barrios de la Zona Franca**. Barcelona: Repositorio Digital de la Universidad de Barcelona, 2018.
- PACHECO, S.M.M.. **Papeles e identidade del Rio de Janeiro Metropolitano (1960-1990)**. Barcelona: Universitat de Barcelona. Tese de doutorado, 2019.
- PETRONE, P. **Aldeamentos paulistas**. São Paulo: Edusp, p. 396, 1975.
- POLANYI, K. **The Great Transformation**. New York: Farrar & Reinehart, 1944.
- RECLUS E. **Estados Unidos do Brazil, geographia, ethnographia, estatistica**: Tradução e breves notas de B. F. Ramiz Galvão, e anotações sobre o território contestado pelo barão do Rio Branco. Rio de Janeiro/Paris: Garnier, 1900.
- RECLUS, E. Le Brésil et la colonisation. I. Le Bassin des Amazones et les Indiens II. Les Provinces du littoral, les noirs et les colonies allemandes. In: **La Revue des Deux Mondes**, vol. 39, 15 de julho, p. 375-414, 1862.
- SANTOS, M. **El espacio banal: Una epistemología de la existencia**. Solemne investidura de Doctor Honoris causa. Barcelona: Universitat de Barcelona; p. 32, 1996.
- SCHAEFER, F.K. Exceptionalism in Geography: A Methodological Examination. In: **Annals of the Association of American Geographers**, vol. 43, nº 3 (Setembro), p. 226-249, 1953.
- SILVEIRA, M.L. Espaço Banal y Diversidad: más allá de las demandas del Príncipe. In **Huellas** (conferência de abertura). Santa Rosa, nº 13, p. 18-36, 2009.
- SPOSITO, M.E.B. **Diferenças e desigualdades em cidades médias no Brasil: da segregação à fragmentação socioespacial**. In: XXXVII Latin America Studies Association, Boston. LASA2019 Congress Papers. Boston: LASA, vol. 1. p. 1-25, 2019.
- SPOSITO, M.E.B.; Goes, E. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora da Unesp, vol. 1, p. 365, 2020.
- STRECK, W. **How Will Capitalism End?** Londres: Verso, 2016.
- VIDAL DE LA BLACHE, P. **Tableau de la Géographie de la France**. Paris: Hachette, p. 395, 1903.
- VILAGRASA, J. **Creixement Urbà i Agents de la Producció de l'Espai: El Cas de la Ciutat de Lleida (1940-1980)**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1984.
- WALLERSTEIN, I. *et al.* **Does Capitalism Have a Future?** Oxford: Oxford University Press, 2013.

L'ÉMERGENCE D'UNE URBANISATION SUPPLÉTIVE: LE CAS DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

FRANÇOIS MORICONI-EBRARD

Centre National de la Recherche Scientifique - Université Paris Cité
hme193@gmail.com

RÉSUMÉ

Réalisée dans le cadre du programme *Africapolis* de l'OCDE, la cartographie des agglomérations morphologiques de la RDC révèle l'existence d'un système de peuplement nouveau dont les structures spatiales n'ont jamais été formalisées conceptuellement jusqu'à présent. Contrairement à l'armature urbaine officielle de la RDC, largement héritée d'une logique coloniale, ce système de peuplement, suit des cheminements nouveaux le long des crêtes des interfluves. Il a donné naissance à d'innombrables agglomérations, dont la quasi-totalité n'est reconnue comme "urbaine" par aucune administration, aucune instance publique, au point que certaines n'ont même pas de nom sur les cartes. Plus de 400 d'entre elles ont entre 10 000 et 100 000 habitants. Dans ce vaste pays, dont la population a triplé entre 1984 et 2020, ce système de peuplement apparaît comme un réseau urbain supplétif, car il vient combler les carences d'un réseau urbain légal trop extensif. Dévoilée au prix d'une cartographie fine, l'analyse de la morphologie montre que, loin de l'informalité, ce processus produit des formes d'urbanisme particulièrement rationnelles.

MOTS-CLEFS: Urbanisation; Réseau urbain; Peuplement; République Démocratique du Congo

ABSTRACT

Carried out in 2020 within the framework of the OECD's *Africapolis* program, the mapping of the DRC's morphological agglomerations reveals the existence of a new settlement system whose spatial structures have never been formalized until now. Contrary to the national framework of the official cities of the DRC, this settlement system, which can only be revealed by fine mapping, follows the ridge paths of the interfluves which have given rise to innumerable settlements, almost all of which are not identified as 'urban' by any administration or public authority, to the extent that some of them do not even have a name on the maps. More than 400 of them have between 10 000 and 100 000 inhabitants. In this vast *country*, whose population tripled between 1984 and 2020, this settlement system appears to be a supplementary urban network, filling in the gaps of a legal urban network that is too extensive. The analysis of the morphology shows that, far from informality, the urbanism produced is particularly rational.

KEYWORDS: Urbanisation; Urban network; Population distribution; Democratic Republic of Congo

RESUMO

Realizado em 2020 no âmbito do programa *Africapolis* da OCDE, o mapeamento das aglomerações morfológicas da RDC revela a existência de um novo sistema de assentamentos cujas estruturas espaciais nunca foram formalizadas até agora. Ao contrário do quadro nacional das cidades oficiais da RDC, este sistema de assentamentos, que só pode ser revelado através de um fino mapeamento, segue os caminhos de cumeada dos interflúvios que deram origem a inúmeros assentamentos, quase todos não reconhecidos como "urbanos" por nenhuma administração ou autoridade pública, na medida em que alguns deles não têm sequer um nome nos mapas. Mais de 400 deles têm entre 10.000 e 100.000 habitantes. Neste vasto país, cuja população triplicou entre 1984 e 2020, este sistema de assentamentos parece ser uma rede urbana suplementar, preenchendo as lacunas de uma rede urbana legal que é muito extensa. A análise da morfologia mostra que, longe de ser informal, o urbanismo produzido é particularmente racional.

PALAVRAS CHAVE: Urbanização; Rede urbana; Distribuição populacional; República Democrática do Congo

1 | INTRODUCTION

Les processus de production socio-spatiale de “quartiers d'émanation populaire” ont fait l'objet d'un grand nombre d'études : mode d'implantation foncière, positionnement des acteurs au sein du processus, émergence du “lotisseur” parmi les acteurs, identification de “sous-système urbain” (Deboulet, 1990), articulation avec le parcellaire agricole. La plupart d'entre elles sont des monographies basées sur des enquêtes de terrain approfondies. Ce n'est pas le cas de l'hypothèse présentée ci-dessous, qui concerne un territoire de 2,345 millions de km² tout en s'appuyant sur un niveau de résolution spatial très fin, au bâtiment près.

La quasi-totalité des études consacrées à ce thème concernent des grandes agglomérations que E. Denis qualifie, à propos du Caire, de “métropole-Etat” (Denis 2001). D'un point de vue morphologique, les quartiers à faible légitimité, autrefois qualifiés d' “informels” se présentent de fait comme des banlieues de grandes capitales. Ces dernières, du fait de leurs fonctions, sont des métropoles légitimes sur les scènes, tant nationale qu'internationale, des grandes villes. Et c'est précisément cette proximité spatiale extrême entre, d'une part, un hypercentre siège du pouvoir légitime et, d'autre part, des espaces illégalement lotis et relégués hors de la ville et de tout plan d'aménagement urbain, qui explique les tensions sociales et économiques des terrains étudiés. Du fait de leur proximité de la grande ville, ces quartiers sont en effet situés en première ligne face aux processus de desserrement de centres-villes saturés. L'étalement spatial de

l'agglomération engendre localement une pression foncière spectaculaire, ainsi que des gradients extrêmes dans les inégalités socio-économiques.

Les innombrables études consacrées aux processus d'auto-construction se focalisent donc dans leur très grande majorité aux périphéries des grandes villes, telles Bamako (Bertrand, 2021), Yaoundé (Sa'a Mazoa et al., 2017), Lomé (Bawa, 2017), Nouakchott (Choplin, 2006), Libreville (Allogho-Nkoghe, 2006), Nairobi (Bon, 2022) ou encore Kigali (Manirakiza, 2015). Situées à l'interface de la hiérarchie urbaine nationale et du réseau des échanges globalisés, ces métropoles nationales, souvent proches d'un aéroport international, équipées d'universités, de sièges sociaux de grandes entreprises, de représentations diplomatiques étrangères, d'antennes régionales des organismes internationaux et fortes de la présence des grands médias de communication, sont aussi le point de départ des grands axes de communication structurants du pays. Elles constituent la porte d'entrée par laquelle transitent quasi obligatoirement les chercheurs et les cadres des organismes internationaux, mais aussi le lieu où réside et agit l'élite des décideurs.

Moins nombreuses sont les études qui s'intéressent à des agglomérations secondaires et à des capitales régionales comme Meknès (Valette et al., 2013) ou Oran (Nemouchi, 2021). Plus rares encore sont les travaux qui se situent à l'échelle d'un axe reliant plusieurs villes, tel O. Thiam (2013). Plus proche de l'échelle que nous abordons, cet auteur caractérise la structuration d'un corridor de près de 200 km de long entre différentes agglomérations: Dakar, métropole

primatale du Sénégal et Touba, grand centre religieux et agglomération qui n'est pourtant pas reconnue statistiquement comme une "ville" malgré ses 878 000 habitants en 2015 (OCDE, 2018).

Situés aux antipodes des régions métropolitaines et des grands axes qui les desservent, les établissements humains qui constituent l'échantillon étudié dans cet article ont été identifiés à partir d'une fouille des données satellitaires déployée sur l'immensité des forêts et des savanes du Congo. La consistance spatiale de ces objets géographiques est donc basée sur une définition morphologique et nous les appelons donc d'abord des "agglomérations" sans autre adjectif qualificatif. Situées hors des grandes routes nationales, elles ont une légitimité politique si faible, que la simple association de leur réalité matérielle mis en évidence par les images aériennes à celle d'un toponyme certifié et reconnu par l'administration pose souvent le premier problème cartographique. Dans le contexte de sous-administration qui caractérise la République Démocratique du Congo (RDC), l'approche spatiale s'est ainsi imposée comme la seule méthode actuelle possible pour inventorier les établissements habités d'un territoire peuplé probablement d'une centaine de millions d'habitants en 2020.

La RDC est le 4^{ème} pays le plus peuplé d'Afrique, loin derrière le Nigéria, mais avec une population équivalente à celle de l'Égypte et de l'Éthiopie. Depuis 1984, aucun recensement n'a été réalisé, mais d'après les estimations des Nations Unies, la population totale du pays avait triplé en 2020. Plus encore, sa distribution spatiale a considérablement changé. Au cours de cette période, plusieurs millions de personnes ont été

déplacées par suite de l'instabilité de la situation politique intérieure. Il faut y ajouter l'impact des crises dans 7 des 8 pays limitrophes de la RDC, qui ont été dévastés par de graves conflits armés (Rwanda, Ouganda, Sud-Soudan, Burundi, Centrafrique, Angola et République Démocratique Populaire du Congo), et dont des vagues de millions de ressortissants se sont réfugiés définitivement ou temporairement sur le territoire de la RDC au cours de la période 1984-2020. Les villes qui existaient déjà en 1984¹ se sont considérablement étendues et densifiées. Cependant, soumis à une forte augmentation de leur population et accueillant des milliers de migrants, de nombreux villages se sont également transformés en agglomérations de taille considérable. Enfin, de nouveaux établissements humains sont apparus dans des régions où nulle localité n'était répertoriée sur les cartes.

La mise à jour des données urbaines constituait donc le premier enjeu de l'étude. C'est dans ce contexte que l'OCDE a commandité l'élaboration d'une base de données de référence appelée *Africapolis*, et qui a été réalisée pour chaque pays africain par l'institut *Geopolis* en 2016-2018². Fondée sur le croisement entre une délimitation précise des espaces bâtis et une estimation du nombre d'habitants, la documentation obtenue restitue la cartographie des limites, le toponyme et le nombre d'habitants

¹ Recensement scientifique de la population, juillet 1984 : totaux définitifs. INS, Kinshasa, Zaïre, 88p.

² www.e-geopolis.org

de chaque agglomération de plus de 10 000 habitants en 2015. Les données sont téléchargeables librement sur internet³. Ceux de la RDC utilisés dans cet article, ont été actualisés en 2022 pour l'année 2020, qui sera mise en ligne fin 2022 par l'OCDE.

Lorsqu'on considère une période aussi longue (1984-2020), une histoire aussi chaotique et un solde démographique positif et continu aussi fort (+64 millions d'habitants en 36 ans), force est de constater que l'actualisation des données "urbaines" ne saurait se résumer à mettre à jour les chiffres de population de l'échantillon des villes qui existaient en début de période. Il faut nécessairement envisager l'émergence de nouvelles agglomérations qui viennent enrichir ce que l'on appelle *l'armature urbaine*, c'est-à-dire l'ensemble hiérarchisé des villes qui constituent la population urbaine d'un pays. En 1984, 180 agglomérations de la RDC avaient été officiellement classées dans la catégorie "urbaine". C'était une armature très distendue pour une superficie de 2 345 000 km². Or, si l'on se réfère au fichier national des élections de décembre 2018, on constate que le nombre d'entités ayant le statut "urbain" n'est encore que de 206⁴. En outre, tous les annuaires internationaux de référence et tous les spécialistes s'accordent sur le fait que le taux d'urbanisation n'a cessé d'augmenter. Par exemple, les chiffres de *World Urbanization Prospects* l'estiment à 28% en 1984 et 46% en 2020⁵. Si l'on reporte ces pourcentages dans la population totale, la population urbaine serait passée de 7,5 à 42.8 millions, soit une augmentation 470%, tandis que le nombre des villes n'aurait progressé que de 20%.

La conclusion implicite que l'on est tenté de tirer de cette distorsion statistique est que la croissance urbaine n'aurait pratiquement profité qu'aux villes existantes, et donc essentiellement aux grandes villes. Ce raisonnement conduit à occulter une dimension fondamentale du développement, qui est la diffusion spatiale du fait urbain. De nombreuses études résument ainsi les dynamiques urbaines à l'échantillon des villes connues en début de période, sans chercher à intégrer ni prévoir l'intégration de nouveaux centres urbains. Le resserrement du maillage d'un territoire par de nouvelles villes est cependant une autre façon d'envisager l'urbanisation d'un pays (Moriconi-Ebrard et al., 2010). La densification de l'armature urbaine se traduit notamment par un rapprochement spatial entre la ville et le citoyen.

L'immense majorité des études consacrées à l'urbanisation se focalise sur la frange supérieure de la hiérarchie des villes. Une anecdote significative vient illustrer cette remarque : consacré pour la première fois aux villes secondaires le sommet international *Africités* de mai 2022, a réuni 11 000 participants à Kisumu (Kenya). Relatant l'évènement, le site internet de la RFI titre "Le sommet Africités pointe la nécessité de développer les villes intermédiaires". Or l'illustration est une photographie du centre-ville... de Dakar⁶! Cet attrait pour le haut de la hiérarchie urbaine apparaît dans la littérature académique.

3 www.africapolis.org

4 Soit 33 «villes» de premier niveau (subdivisées en 115 «communes urbaines»), plus 173 «communes» fin décembre 2018.

5 Tableau : "Urban population (% of total population)". United Nations Population Division. World Urbanization Prospects: The 2018 Revision

6 <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20220522-kenya-le-sommet-africit%C3%A9s-pointe-la-n%C3%A9cessit%C3%A9-de-d%C3%A9velopper-les-villes-interm%C3%A9diaires>

Par exemple, dans “La croissance urbaine au Zaïre”, M.T. Lootens-De Muynck (1987) ne s’intéresse qu’aux 13 centres urbains les plus peuplés en 1984. Une actualisation des chiffres de population de la RDC en 2000 ne cite que les 25 villes de plus de 100 000 habitants (Flouriot, 2008). En 2018, la mise à jour de World Urbanization Prospects (Nations Unies, 2018) résume la liste des villes de la RDC à 16 agglomérations de plus de 300 000 habitants.

Marginaliser le bas de la hiérarchie urbaine conduit à éluder la question de la production et du renouvellement des réseaux urbains par le bas. Sur de courtes périodes – par exemple d’une année – ou dans le cas des pays à faible croissance démographique, il est vrai que les variations de l’échantillon des unités urbaines d’un pays sont peu significatives par rapport à la masse de la population urbaine nationale. Cependant il en va tout autrement lorsque la population totale triple et que celle de sa population urbaine est multipliée par 5.7, comme cela a été le cas en RDC depuis 1984.

La vigueur de la croissance démographique explique en partie le décalage considérable qui existe entre l’échantillon des agglomérations urbaines de la base de données *Africapolis*, et celles des services statistiques nationaux (OCDE, 2020). Ce décalage est maximisé lorsque la définition officielle de l’urbain n’est pas basée sur des critères statistiques, mais sur une catégorie politique. L’échantillon des “villes” officielles comprend alors des agglomérations de quelques centaines d’habitants, tandis que des agglomérations dépassant parfois les 100 000 habitants en sont exclues. A cet égard, la RDC est dans le même cas que l’Egypte, le Mozambique, la Guinée, le Tchad, Madagascar ou le Sénégal (cas de Touba, Thiam, op. cit.)

Résumer la croissance urbaine à une augmentation de la taille des villes existantes est également un parti-pris plus politique que scientifique. Ce point de vue suppose en effet que l’Etat, placé en position de décider si une localité mérite ou non d’être reclassée comme urbaine, d’être dotée d’un système de gouvernance, de services, d’équipements et d’un système juridique adaptés à son statut, serait le destinataire exclusif de la production de l’espace urbain. Concernant la RDC, l’observation des faits ne contredit certes pas cette dimension performative de la production urbaine, car les villes de 1984 ont connu une croissance spectaculaire. Mais elle montre clairement les insuffisances et les contradictions de cette approche réductrice.

Nous proposons ici d’éclairer cette question à partir de la morphologie même des agglomérations, autrement dit en de l’observation des formes et de l’organisation interne des agglomérations.

La première partie part de la méthodologie. En effet, pour numériser les contours de chaque agglomération congolaise, *Africapolis* a exploité un matériau constitué par des milliers d’images satellitaires. L’objectif premier de cet inventaire était de dresser un tableau global, chiffré et daté de l’état de l’urbanisation. Cependant, une exploitation plus approfondie de ces données s’est révélée possible en partant de l’observation de la morphologie interne des agglomérations, ainsi que la dynamique de leur forme. Cette première démarche exploratoire est d’autant plus intéressante que cet aspect précis de la géographie du Congo ne pouvait émerger qu’au terme d’un minutieux travail de cartographie, qui n’avait jamais été réalisé auparavant.

L'hypothèse que nous soumettons dans la deuxième partie est que, en marge du réseau urbain officiel dérivé de la définition juridique légale, il existe une production supplétive de l'espace urbain. Supplétif est ici défini comme "ce qui est destiné à venir en aide, à ce qui est incomplet ou insuffisant ; ce qui sert de supplément". L'idée sous-jacente est que les agglomérations supplétives viendraient combler les carences d'une armature urbaine administrative qui ne maille pas suffisamment l'immense territoire du Congo, ce qui se traduit entre autres par une trop grande distance entre la ville et la population dite rurale. La seconde partie s'attache ainsi à montrer la spécificité géographique du réseau urbain supplétif à l'échelle nationale et régionale. La dernière partie s'appuie l'analyse fine des morphologies intra-urbaines. Parmi les quelque 2 900 agglomérations cartographiées, environ 500 dépassent les 10 000 habitants. Parmi ces dernières, nous avons sélectionnées quelques types caractéristiques en suivant un fil conducteur : celui de l'adaptation des formes d'urbanisme à l'environnement naturel et socio-économique.

2 | L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE D'AFRICAPOLIS

2.1 | DÉFINITION DES AGGLOMÉRATIONS

Africapolis est un programme régional de la base de données mondiale *Geopolis* (Moriconi-Ebrard, 1993, 1994). Il vise à produire une base de données démographiques fondée sur une définition harmonisée des agglomérations urbaines à l'échelle mondiale. Une « agglomération » est définie un ensemble continu de constructions. Les constructions sont considérées comme agglomérées lorsque la distance entre elles n'excède pas 200 mètres. Une fois identifiée, une agglomération est retenue comme « urbaine » lorsque cet ensemble bâti – ou « grappe » (*cluster*) – rassemble plus de 10 000 habitants.

La méthode normale utilisée pour mettre en œuvre cette définition pour calculer la population des agglomérations consiste à croiser trois sources de données indépendantes :

(1) Le contour de chaque agglomération de plus d'1 kilomètre de long est vectorisé. Cette opération est effectuée à partir d'une fouille systématique du territoire basée sur des images satellitaires en très haute définition (moins de 50 cm de résolution).

(2) La population des localités (LAUs⁷), publiée à l'occasion des recensements ou dénombrements de la population. Les sources sont livrées sous forme de tableaux (nom, code, nombre d'habitants) et non de cartes ;

(3) Le géoréférencement des LAUs répertoriées en (2), de façon à pouvoir les superposer cartographiquement aux polygones vectorisés obtenus en (1).

⁷ Local Administrative Unit (LAU) ou Unité Administrative Locale (ULA)

La somme des populations des localités situées dans le même polygone donne la population totale de l'agglomération. La localité ayant le statut ou la fonction la plus élevée, ou à défaut celle qui est la plus peuplée, donne son nom à l'ensemble de l'agglomération. Cette LAU éponyme est considérée comme le «centre», les autres étant des «banlieues». La méthode académique utilisée dans la base de données *Geopolis* pour estimer la population de chaque agglomération n'a cependant pas pu être appliquée en RDC⁸, faute de données adéquates. Pour obtenir une base de données comparable avec le reste de l'Afrique, les chercheurs ont du développer une méthode adaptée pour combler les lacunes de l'information.

2.2 | UNE MÉTHODE DE SUBSTITUTION POUR LA RDC

En 2020, le recensement de la population de la RDC le plus récent est celui de 1984. De plus, il constitue une source insuffisante pour localiser précisément la population. En effet les «collectivités»⁹, qui sont le niveau géographique le plus détaillé de diffusion des résultats, sont des entités de plus de 3 000 km² en moyenne, soit l'équivalent d'un county des Etats-Unis (carte 1). Toutefois, plus la densité démographique est élevée, plus l'extension territoriale des collectivités est petite, de sorte que le recensement de 1984 permettait d'estimer convenablement la population des villes les plus «importantes».

Les localités non urbaines, pour leur part, n'ont pas fait l'objet d'un répertoire systématique par l'administration. Les toponymes sont dérivés de cartes topographiques, souvent anciennes et non à jour. Le nom de certaines d'agglomérations, bien identifiables sur les images satellites actuelles, n'apparaît ainsi sur aucune carte. Des documents complémentaires ont parfois été publiés au niveau régional, provincial, voire local, par des ONG, mais, non certifiés par une autorité administrative centrale, ils sont parfois contradictoires entre eux.

Les sources disponibles en RDC ne permettent d'appliquer la méthode académique de *Geopolis* que dans le cas où une localité correspond à une agglomération, soit environ 150 agglomérations «importantes» de la RDC. Ces cas permettent d'étalonner le modèle utilisé par la suite pour estimer la population des autres agglomérations. Ainsi, une fois le contour précis de chaque agglomération de RDC numérisé, l'estimation de sa population est dérivée d'un coefficient de densité qui a été affecté au cas par cas pour chaque agglomération. La valeur de la densité est elle-même estimée à partir d'un comptage ou d'une estimation du nombre de maisons, que l'on a multiplié par un coefficient d'occupation pour estimer le nombre d'habitants. Ces valeurs peuvent varier considérablement selon les agglomérations. Les résultats finaux obtenus pour la version 2015 d'*Africapolis* ont été comparés à ceux obtenus dans des pays africains voisins, où il existe des sources fiables, et où la méthode académique de *Geopolis* peut être appliquée. Il n'en reste pas moins que les résultats obtenus ne sont que des estimations basées sur des hypothèses à défaut de pouvoir être vérifiées.

⁸ La RDC n'est pas le seul pays africain dans ce cas. Une méthode similaire a été appliquée dans *Africapolis* au Nigeria, en Somalie et au Sud-Soudan.

⁹ Après la réforme, les «collectivités» ont été réparties en deux catégories : les «secteurs» et les «chefferies».

L'actualisation effectuée pour l'année 2020 a permis d'améliorer la qualité des estimations grâce au progrès réalisé par l'administration congolaise en ce qui concerne la cartographie du découpage territorial des élections de fin 2018¹⁰. Un document officiel inédit renseigne les subdivisions des «collectivités». Il s'agit de 5 911 «groupements», 173 «communes» singulières, ainsi que 115 «communes urbaines» correspondant à des subdivisions internes 33 de grandes «villes», ce qui donne 206 entités assimilables à une catégorie «urbaine». Au total, la population des électeurs inscrits fin 2018 est donc répartie sur 6 117 unités spatiales, ce qui représente un progrès considérable par rapport à la cartographie en 737 entités disponible auparavant (*Africapolis*, 2017).

Toutefois, avec une superficie moyenne de 383 km², ces unités représentent un maillage territorial encore trop extensif pour être utilisé comme point d'appui, tant pour estimer la population des petites agglomérations que pour certifier leur toponyme. D'innombrables groupements possèdent en effet plusieurs agglomérations distinctes. Cependant, on peut faire correspondre de manière précise à la fois le nom officiel d'une localité (ville, commune ou groupement) avec celui de 300 agglomérations, et surtout de l'associer à un nombre d'électeurs inscrits. Si la méthode d'estimation de 2015, fondée sur une évaluation de la densité, elle-même basée sur le nombre de maisons, reste identique, le nombre d'électeurs inscrits a permis d'améliorer l'étalonnage de l'estimation de la densité démographique des agglomérations.

Le rapprochement entre la population inscrite sur les listes électorales et le nombre total d'habitants reste cependant approximatif. En effet, tous les adultes de plus de 18 ans ne sont pas inscrits sur les listes électorales, tandis que, au contraire, certains ne sont pas inscrits dans le lieu où ils résident. De plus, les étrangers, par définition, ne sont pas inscrits, tandis qu'à l'inverse, il peut exister des inscriptions frauduleuses correspondant à des électeurs fantômes. Néanmoins, en l'absence de toute autre aune, on peut formuler l'hypothèse selon laquelle la variable «nombre d'électeurs inscrits» est approximativement proportionnelle à la population totale.

A partir des chiffres de décembre 2018, il s'agissait dès lors d'ajouter les effectifs de population âgée de moins de 18 ans au nombre d'électeurs. Le problème de l'absence de recensements récents se pose de nouveau ici. Concernant la répartition par âge de la population, les seules sources récentes disponibles sont des estimations par province, calculées à partir de différentes enquêtes de santé. De plus, les résultats ne sont distribués que sur 11 entités (tableau 1). Or, il existe probablement un différentiel de fécondité entre les zones urbaine et les zones rurales : dans plusieurs pays africains, la fécondité plus basse dans les villes se traduit par une taille des ménages plus élevée dans les zones rurales. Dans ce cas, il faudrait ajouter moins de jeunes dans les villes que dans les campagnes. En outre la fécondité des populations urbaines est-elle plus basse dans les agglomérations qui ont le statut légal de «ville» que dans celles qui sont confondues avec le milieu rural ? Les ménages qui vivent dans une banlieue classée administrativement comme rurale se comportent-ils comme ceux de la ville éponyme ? Autant de questions qui rendent nos hypothèses fragiles, de sorte

10 ANNEXES A LA LOI N°... DU... PORTANT ADOPTION DE LA REPARTITION DES SIEGES PAR CIRCONSCRIPTION ELECTORALE POUR LES ELECTIONS LEGISLATIVES, PROVINCIALES, MUNICIPALES ET LOCALES» (419 pages).

que les nouvelles estimations obtenues ne peuvent restituer que des ordres de grandeurs approximatifs. Cependant, comme on a utilisé en 2020 la même méthode qu'en 2015, les données électorales constituent un apport considérable. On peut en effet les considérer comme une variable de contrôle supplémentaire obtenue par une méthode basée sur des sources radicalement indépendantes.

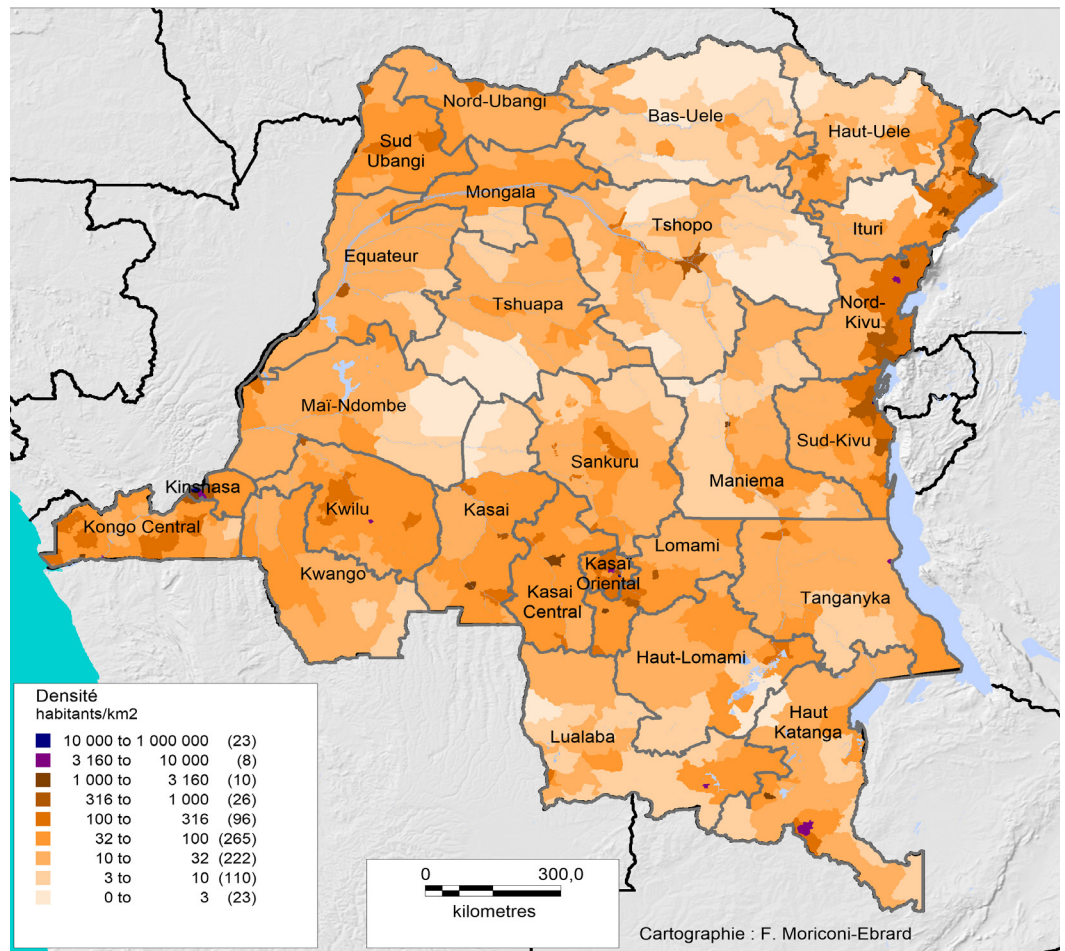
Tableau 1 – Estimation du nombre d'habitants de moins de 18 ans.

Anciennes provinces(1)	Nombre d'électeurs inscrits décembre 2018	Part des plus de 18 ans (en %) décembre 2018 (2)	Population totale estimée décembre 2018	Population totale estimée juillet 2020
Total RDC		43.7	88 886 037	93 099 500
Kinshasa	4 462 245	45.6	9 785 625	10 249 500
Bas-Congo	1 931 006	41.2	4 689 184	4 911 500
Bandundu	4 314 661	43.5	9 909 649	10 379 400
Equateur	4 728 999	45.9	10 307 321	10 795 900
Orientale	4 941 711	51.1	9 670 667	10 129 100
Kivu (Maniema)	1 028 676	47.4	2 170 203	2 273 100
Kivu (Nord)	2 864 600	43.6	6 570 183	6 881 600
Kivu (Sud)	2 565 934	45.0	5 707 149	5 977 700
Katanga	5 975 297	40.4	14 775 710	15 476 100
Kasai-Occidental	3 047 228	44.0	6 928 668	7 257 100
Kasai-Oriental	3 511 082	41.9	8 371 679	8 768 500

(1) La réforme de 2006 a proposé un redécoupage de la RDC en 26 provinces, mais elle n'a commencé à être appliquée progressivement qu'à partir de 2015. (2) Synthèse de plusieurs publications (enquêtes et estimations 2011-2020). Source des données électorales : voir note 10

Cette nouvelle source a confirmé les résultats obtenus par la méthode d'estimation de la densité utilisée en 2015 dans plus de 91% des cas, avec une différence inférieure à +/-5% dans l'estimation finale de la population. Ces résultats «confirmés» par le nombre d'électeurs inscrits permettent d'affiner l'estimation de l'effectif de population des plus petites agglomérations, par comparaison de la densité de leur bâti avec les agglomérations. Elle permet également de dresser une carte générale de la densité démographique de la RDC en 2020 (carte 1).

Carte 1 - Densité de la population par secteurs et chefferies en 2020



Source: estimation de l'auteur d'après le nombre d'électeurs enrôlés en décembre 2018. Fond : INS Kinshasa. Les noms reportés renvoient aux 26 "nouvelles provinces" qui se substituent aux 11 anciennes.

2.3 | COMPARAISON DES RÉSULTATS D'AFRICAPOLIS AVEC LES SOURCES DE RÉFÉRENCE

Par «source de référence», nous entendons les publications de l'Institut National de la Statistique (INS) congolais ainsi que les chiffres produits par l'ONU, voire ceux popularisés par les sites internet internationaux collaboratifs les plus populaires tels que *Wikipedia*, ou privés tels que *City Population*. Notons que la plupart de ces sources se renvoient les unes aux autres. Par exemple, les chiffres de 2015 avancés dans l'Annuaire Statistique de l'INS du Congo se réfèrent aux projections... d'UN Habitat. Ces citations en boucle ont pour effet de colporter des erreurs manifestes qui persistent au fil des décennies.

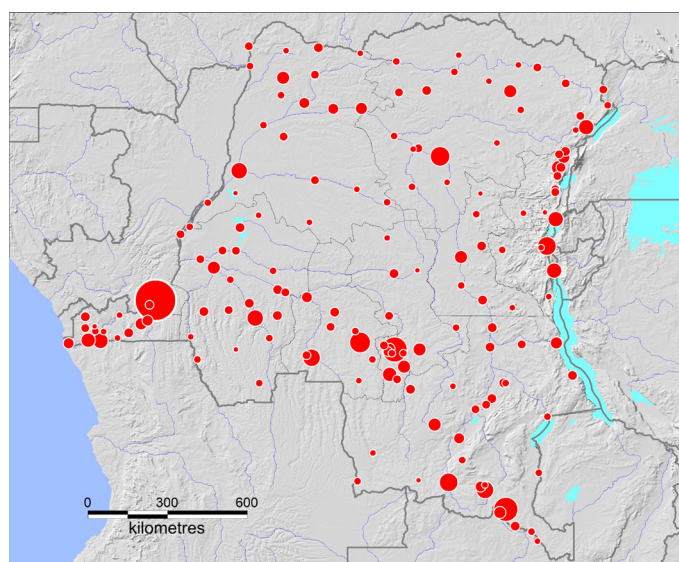
Africapolis donne à voir un état du peuplement de la RDC sensiblement éloigné du tableau véhiculé par les sources statistiques de référence (Planche 6). Le point saillant est que le processus de diffusion spatiale de l'urbanisation se révèle beaucoup plus large que ne le laissent paraître les données officielles, qui, comme nous l'avons souligné, sont fondées sur des catégories politiques ou administratives de l'encadrement territorial. Au niveau global, pourtant le niveau d'urbanisation du Congo reste globalement comparable avec celui obtenu par *Africapolis* (environ 46% de la population totale). Ce paradoxe s'explique par le

fait que les sources classiques surestiment considérablement la population de la plupart des grandes agglomérations. Tout se passe statistiquement comme si les institutions transféraient au sommet de la hiérarchie urbaine ce qu'elles n'ont pas compter à sa base.

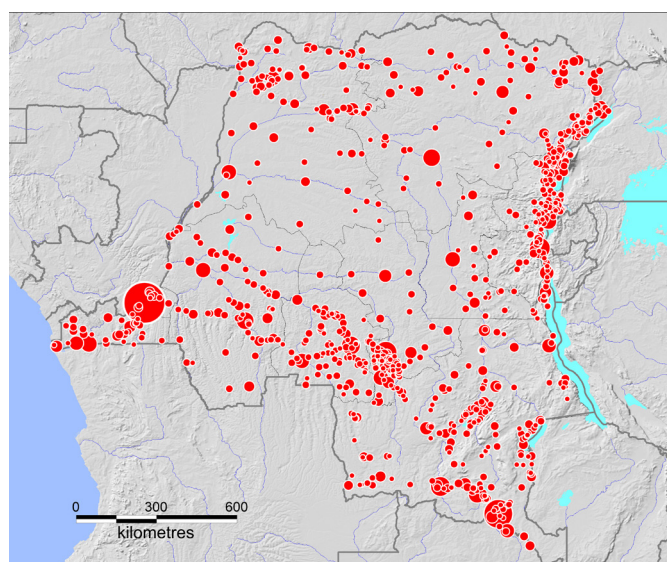
Par exemple, l'Institut National de la Statistique¹¹ attribue 17 millions d'habitants à Kinshasa en 2020. Or, la population ne dépasse pas 10 millions habitants d'après *Africapolis*. Cette surestimation de 7 millions d'habitants est équivalente à elle seule à la somme de toutes les agglomérations ayant moins de 30 000 habitants, autrement dit : de la quasi-totalité de celles qui n'ont pas le statut urbain légal. La population de 400 agglomérations est en somme rajoutée à une seule. Comme ces dernières sont dispersées sur tout le territoire de la RDC, ce biais statistique de représentation conduit à un effacement de la dimension territoriale du développement (Moriconi-Ebrard et al., 2009). De même, *Africapolis* estime la population de Mbuji mayi à 1,3 millions d'habitants, tandis que les autres sources avancent des estimations allant de 2,4 (*Wikipedia*) à 3,4 millions d'habitants (chiffres étant dérivés des estimations du Ministère de la Santé¹²).

Planche 1 - Population des localités de plus de 5 000 habitants en 2015 : deux représentations cartographiques de l'urbanisation de la RDC

MONUC (2004) : 179 villes



Africapolis (2015) : 552 agglomérations



Sur la base du recensement de 1984, la MONUC a identifié en tout et pour tout 179 localités en 2004. En projection, 160 d'entre elles auraient plus de 10 000 habitants en 2015, contre 552 selon *Africapolis* (612 en 2020). Sources : URBAN POPULATION MAP, DRC, Map No- KINSUB1614, UN DPKO GIS UNIT, MONUC, 1p., 24 septembre 2004 et www.africapolis.org (édition 2018, données 2015)



11 INS, «Projections démographiques 2019-25»

12 <https://data.humdata.org/dataset/rdc-statistiques-des-populations>

2.4 | LA CARTOGRAPHIE COMME OUTIL DE CONTRÔLE MÉTHODOLOGIQUE

En quoi les résultats obtenus par *Africapolis* sont plus réalistes que les chiffres donnés par les bases de données officielles, nationales ou internationales ? La réponse tient dans l'utilisation systématique de la cartographie, qui permet de mettre en rapport la représentation d'un fait démographique avec une réalité matérielle de l'occupation du sol.

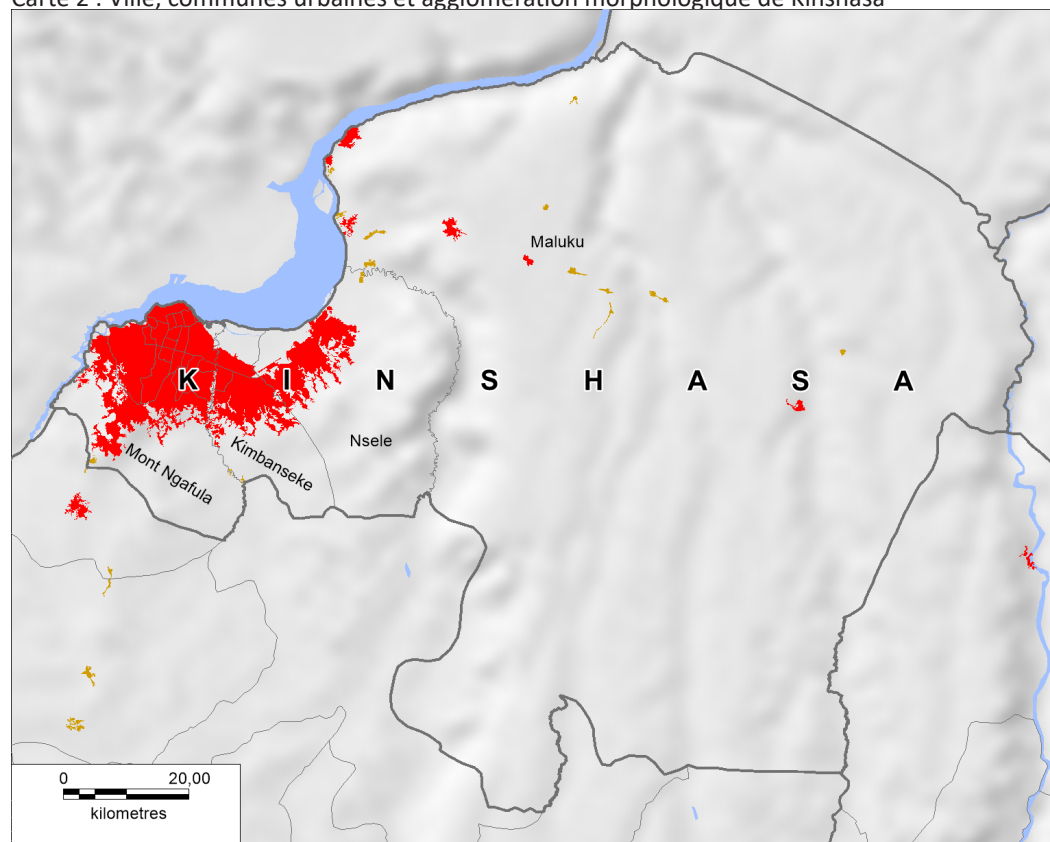
Classiquement, les démographes s'intéressent peu aux limites spatiales des villes, autrement dit au contenant statistique. Or les chiffres de la population des villes se réfèrent nécessairement à des territoires circonscrits, de sorte que la taille et la forme de ce contenant déterminent les caractéristiques du contenu. En RDC, le territoire administratif de certaines villes est beaucoup plus vaste que l'agglomération, telles Kinshasa ou Kananga. D'autres, au contraire, ne couvrent qu'une partie de l'agglomération comme Bukavu, dont l'agglomération urbaine déborde largement sur les chefferies de la périphérie, c'est-à-dire hors des limites de la ville administrative. Absente des méthodes de projection purement démographiques, la cartographie se révèle pourtant être un outil de contrôle indispensable.

Reprenons l'exemple de Kinshasa. Très loin des 17 millions de l'INS, l'estimation d'*Africapolis* aboutit à "seulement" 9 850 000 habitants en 2020. Rapporté à l'extension physique de l'agglomération, cet effectif donne déjà une densité démographique exceptionnellement élevée de 20 400 h/km². C'est l'équivalent de la ville de Paris intra-muros, et non loin de l'île de Manhattan (28 873 h/km²). Or, à l'échelle d'une agglomération entière, et non pas d'une seule ville-centre comme Paris ou Manhattan, de telles valeurs sont très rarement atteintes à la surface de la Terre. Kinshasa rivalise ainsi avec Mumbai et Hong Kong, mais sans la présence de la forêt des immenses gratte-ciels et autres immeubles résidentiels géants. Une valeur de densité aussi élevée à l'échelle d'une agglomération entière est déjà, en soi, un véritable exploit, dans la mesure où le bâti prédominant dans la capitale de la RDC est constitué par des maisons basses. Elle est atteinte au prix de l'exigüité des logements dans lesquels s'entassent les ménages, du bourrage des parcelles, de la rareté des grands équipements, des espaces publics, des espaces verts et du rétrécissement de la voirie.

Comment les projections de l'INS, donnant 17 millions d'habitants, peuvent être raisonnablement acceptées par la communauté internationale ? L'absence de référence cartographique fournit la seule réponse plausible. En effet, la "ville" de Kinshasa est subdivisée en 24 "communes" qui couvrent ensemble 10 567 km². Ainsi, la densité moyenne de la "ville", calculée à partir de 17 millions, donne donc seulement 1 600 habitants/km². Dès lors, non seulement cette valeur devient réaliste, mais elle ferait de Kinshasa l'une des grandes villes les moins denses d'Afrique. Tout change lorsqu'on introduit la cartographie (carte 2). Il faut en effet tout d'abord éliminer de l'agglomération la totalité du territoire de la commune de Maluku, laquelle, avec 8 754 km² et une densité moyenne de 42 habitants/km², couvre à elle seule les 4/5^{èmes} de la superficie de la "ville". Les communes restantes ne couvrent plus que 1 813 km², mais cette superficie inclut à son tour de vastes

communes qui ne sont que partiellement agglomérées (Nsele, Kimbansene et Mont Ngafula). De façon encore plus précise, la cartographie d'*Africapolis* montre que l'agglomération au sens strict n'occupe que 482 km², et elle inclut des extensions périphériques récentes encore très peu denses, notamment au sud.

Carte 2 : Ville, communes urbaines et agglomération morphologique de Kinshasa



Source : base de données *Africapolis* 2020. Cartographie : François Moriconi-Ebrard

3 | L'ÉMERGENCE D'UN RÉSEAU URBAIN SUPPLÉTIF

3.1 | L'ÉTAT DE L'URBANISATION EN 2020

2020	Population totale	%	Superficie km ²	%	Densité p/km ²
RDC entière	93 100 000		2345000		40
612 agglomérations de plus de 10 000 habitants	43 253 000	46%	5079	0.22%	8 515
Reste	49 847 000	54%	2339921	99.78%	21

Selon *Africapolis*, le Congo dispose d'une armature urbaine étendue et relativement équilibrée. 612 agglomérations dépassent les 10 000 habitants en 2020. Tous les échelons de la hiérarchie urbaine sont remplis.

Une caractéristique géographique du réseau urbain officiel est la disposition périphérique des grandes villes. Un grand nombre d'entre elles sont frontalières, comme Goma et Bukavu avec le Rwanda, ou Matadi avec l'Angola. Kinshasa fait face à Brazzaville, capitale de la RDP Congo et Zongo à Bangui, capitale de la République Centrafricaine. De nombreuses agglomérations plus petites sont partagées avec l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la Zambie, l'Angola. D'autres sont situées sur le littoral océanique comme Muanda, sur un fleuve frontalier (Boma, face à l'Angola), ou au sur les rives des grands lacs transfrontaliers de l'Est (Kivu, Edouard, Albert et Tanganyika). Au nord, Gbadolite est à 16 km de la frontière de la République centrafricaine), dans le Sud-Katanga, Lubumbashi à 15 km de la frontière zambienne tandis que les agglomérations de Kipushi, Kasumbalesa et Mokambo débordent en Zambie.

Compte tenu de la vaste superficie du pays, cette disposition périphérique des grandes villes se traduit par un allongement démesuré des distances. Lubumbashi est à 2 300 km de Kinshasa (par Kolwezi), 2330 km (par Mbuji-Mayi) ou 2380 km (par l'Angola, dont le réseau routier est en meilleur état). De plus, l'intégration du réseau urbain est handicapée par l'état catastrophique des voies de communication, qui ralentit les temps de transport. Butembo est à 3040 km de la capitale via Kananga et Kisangani, mais certains tronçons sont quasi impraticables pendant la saison des pluies (photo 1). Enfin, 6 pays limitrophes sont enclavés (Centrafrique, Sud-Soudan, Ouganda, Rwanda, Burundi et Zambie), ce qui compromet les exportations et les importations vers les ports maritimes.

Photo 1 – Scène habituelle de la Route Nationale 2 entre Mbuji-Mayi et Kabinda (2018).



Les deux premières agglomérations à dépasser les 10 000 habitants sont Mbandaka et Lubumbashi (Elisabethville) en 1920 - Kinshasa n'est encore qu'une bourgade de 1 600 habitants. En 1950, seulement 14 villes dépassent ce seuil. Kinshasa a dépassé les 150 000 et Lubumbashi les 100 000 habitants. Jusqu'à la fin des années 1990, l'armature urbaine repose sur les villes de l'administration coloniale puis nationale, par les grands centres d'extraction minière, et par les cités populeuses de la dense région du Rift. La prolifération de nouvelles petites et moyennes agglomérations est une tendance récente. Elle semble avoir accéléré lors de la période d'insécurité liée à la dernière guerre civile (2002), qui a eu tendance à favoriser le regroupement des populations.

Aujourd’hui, hormis dans les montagnes du nord-est, le peuplement est partout remarquablement groupé. Les images satellites récentes révèlent que le mitage des campagnes et de la forêt par des constructions isolées est devenu peu fréquent. Les tous petits hameaux (moins de 10 maisons) sont rares. Plus de 400 nouvelles agglomérations ont dépassé les 10 000 habitants. C’est ce réseau urbain supplétif que nous allons distinguer de l’armature urbaine historique.

3.2 | UNE LOGIQUE DE DÉDOUBLEMENT TOPOGRAPHIQUE

La distinction officielle entre localités urbaines et rurales s’appuie largement sur l’histoire politique et économique de la colonisation du Congo Belge, dont l’Etat chausse, pour ainsi dire les bottes de l’administration après l’indépendance. Le réseau des “villes” officielle procède de la combinaison entre la logique militaro-administrative de la conquête coloniale et l’exploitation de deux types de ressources naturelles : les gisements miniers et les ressources agricoles avec l’économie de plantations. Dans l’univers végétal dense de forêt et de savanes humides du Congo, le réseau des voies de communication à longue distance s’est structuré par les cours d’eau. Sur le socle hercynien, ces derniers se présentent comme une succession de biefs navigables interrompus par des rapides ou des chutes. La communication entre les biefs a été complétée par des voies de portage puis par des chemins de fer entre les années 1880 et 1930. Les points de rupture de charge ont fourni les sites naturels privilégiés pour installer les premiers comptoirs, postes administratifs et militaires qui représentent l’armature du réseau des premières villes modernes, (tableau 2). Ce réseau constitue le noyau de l’échantillon des agglomérations “urbaines” officielles.

Tableau 2 – Quelques agglomérations de la RDC héritées de la période coloniale

Nom actuel	Ancien nom	Origine (date)	Population (2020)
Bukavu	Costermansville	Ville (1901)	1 130 000
Bumba		Poste d’Etat (1888)	180 200
Gemena		Poste colonial (1918)	233 400
Ilebo	Port-Francqui	1901	105 500
Isiro	Paulis	Ville (1934)	101 400
Kalemie	Albertville	Poste militaire (1891)	392 000
Kananga	Luluabourg	1884	690 000
Kindu	Port-Empain	Pré-coloniale (avant 1876)	327 000
Kisangani	Stanleyville	Station (1883)	750 000
Likasi	Jadotville	Ville (1893)	565 000
Lisala		Camp militaire (1895)	127 200
Lubumbashi	Elisabethville	Mines (1910)	3 050 000
Mankanza	Nouvelle-Anvers	Comptoir européen (1890)	37 100
Matadi		Ville (1886)	590 000
Mbandaka	Coquilhatville	Poste administratif (1863)	355 000
Mbanza-Ngungu	Thysville	Ville (1904)	164 700
Mbujimayi	Bakwanga	Mines (1906-1918)	1 300 000
Ubundu	Ponthierville	Rupture de charge rivière/ chemin de fer	15 000

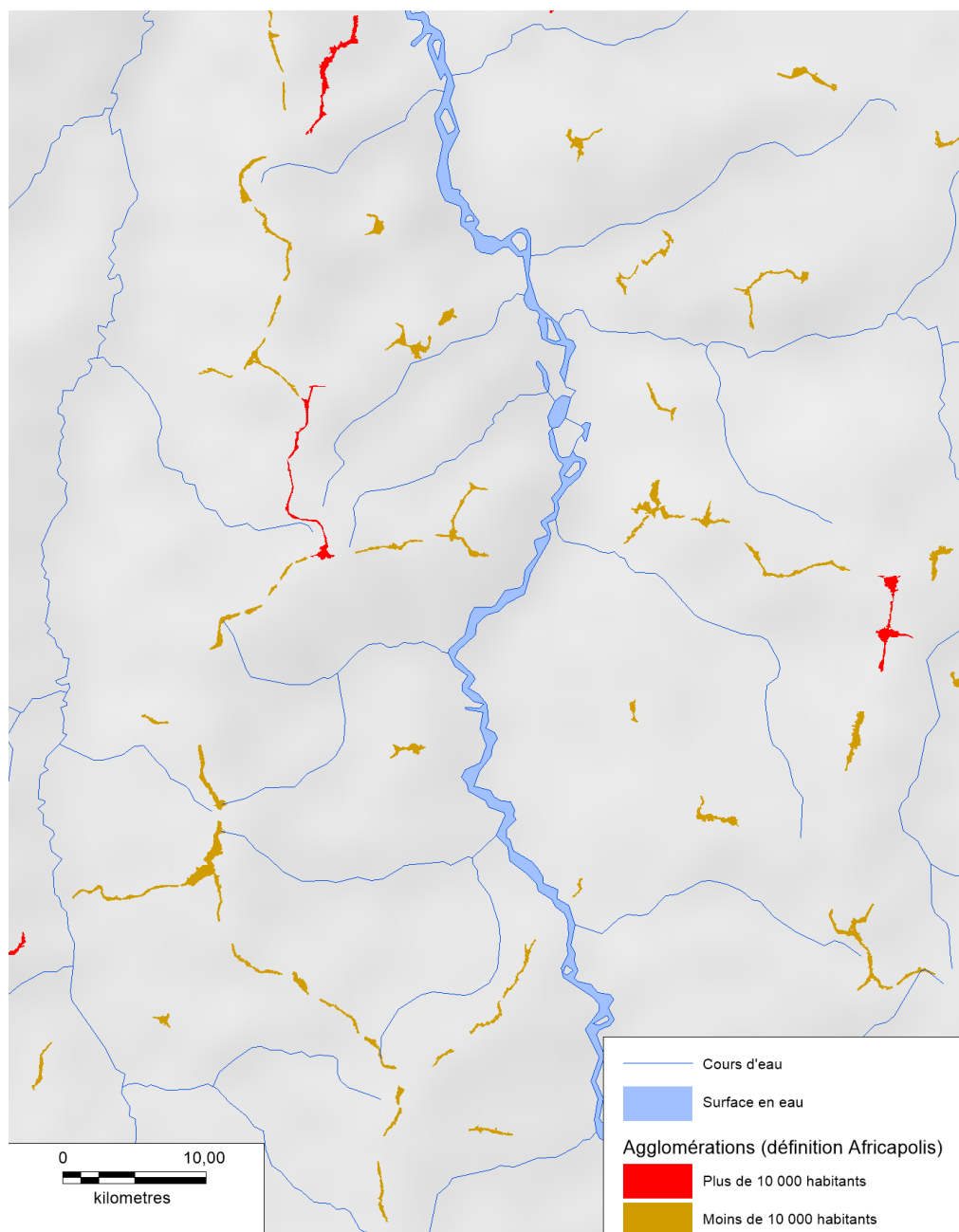
L'urbanisation supplétive procède pour sa part d'un second réseau de voies de communication qui est apparu à la faveur de la densification générale du peuplement. Ce réseau ne se développe pas au gré des voies de portage et des ports fluviaux, mais de cheminements qui suivent au contraire autant que possible les lignes de crête des interfluves. Ce nouveau système de mobilités va donner naissance à des centaines de nouvelles agglomérations dont la plupart ne sont pas reconnues comme "urbaines". Il importe donc de comprendre les conditions d'émergence de ce nouveau système de peuplement, qui constitue un nouvel enjeu du développement.

Bien qu'il n'existe pas de recensement pour le début de la période coloniale, les spécialistes s'accordent sur le fait que la population de la RDC a stagné autour de 10 millions d'habitants entre 1900 et 1950. Or, elle frôle les 100 millions en 2020. Le territoire du Congo a beau être vaste, une multiplication par 10 de la population ne peut pas se passer de changements dans sa répartition spatiale. Une partie de ce formidable surcroît démographique est allée grossir l'effectif des villes existantes. Cependant, dans un pays immense et peu urbanisé, sous administré mais doté d'un formidable potentiel agricole, de gros bataillons de la population se sont fixés dans les forêts et les savanes. D'un côté, à l'échelle du pays entier, la population des "villes" officielles a donc continué d'augmenter sous la pression conjointe de l'accroissement naturel de la population et de l'exode rural. D'un autre côté, le peuplement s'est diffusé sur les vastes étendues de territoires couvertes initialement de forêts et de savanes et qui, à tort ou à raison, ont longtemps supposées vides.

Cependant, si le peuplement s'est éparpillé à l'échelle nationale, il n'en est rien à l'échelle locale. Bien au contraire, on observe une forte propension au groupement de l'habitat le long des voies de communication, qui en même temps dessinent des logiques de cheminement radicalement nouvelles. Cette tendance conduit à une forme de dédoublement des réseaux de mobilité (carte 3).

Dans les pays tempérés, les voies de communication suivent généralement les fonds des vallées. Ceci nécessite la construction de ponts et une certaine maîtrise de l'aménagement des cours d'eau, laquelle implique à son tour une organisation de l'administration publique car la construction et l'entretien des ouvrages ont un coût élevé. Ces contraintes sont minimisées lorsque les cheminements suivent les lignes de crêtes, spécialement en zone tropicale humide. C'est pourquoi, le peuplement des zones rurales sous-administrées s'est déployé spontanément au sommet des interfluves, évitant les fonds de vallée sauf lorsqu'il n'y a pas d'autre solution. La carte 3 montre que les agglomérations suivent autant que possible les lignes de partage des eaux séparant les bassins hydrographiques. Elles ne descendent dans les fonds de vallées que lorsqu'il est nécessaire de traverser un bassin, ou lorsque la route va desservir un port.

Carte 3 – Extension physique des agglomérations et réseau hydrographique au sud de Kananga.

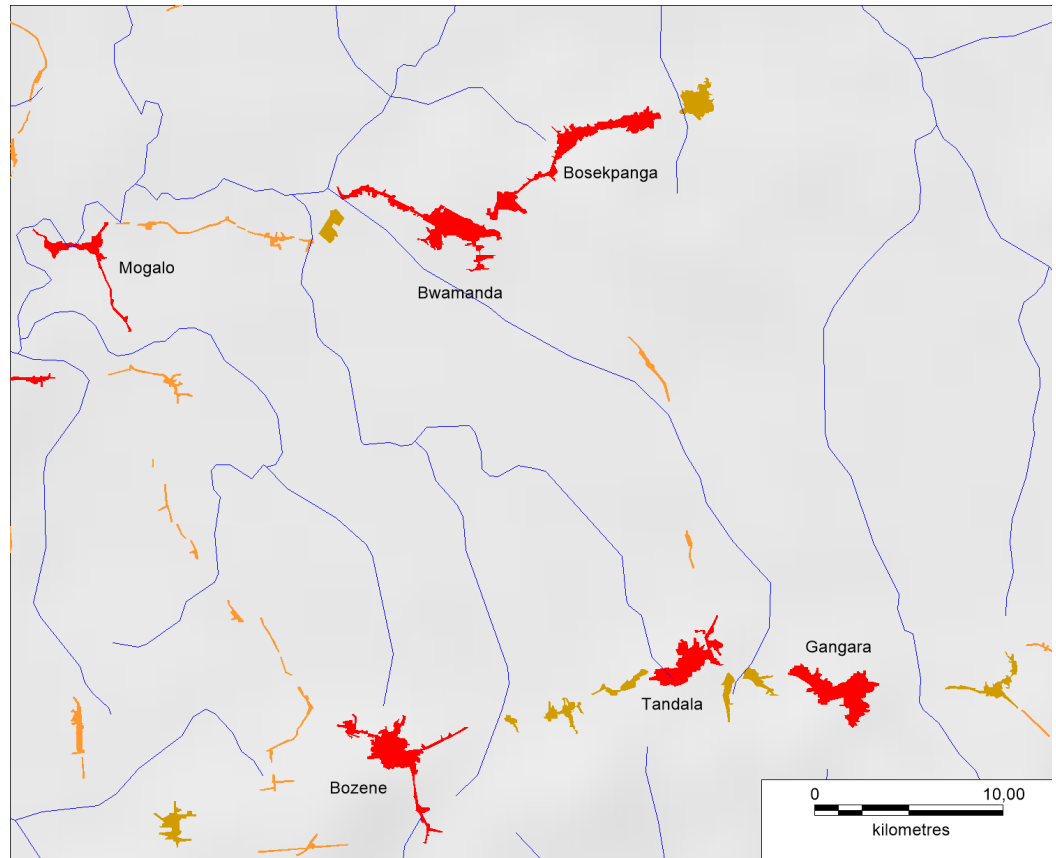


Source : *Africapolis* 2020. Cartographie : François Moriconi-Ebrard

La cartographie élaborée par *Africapolis* permet tout d'abord de caractériser la localisation précise des agglomérations de ces deux systèmes de peuplement. Dans une économie coloniale ou globalisée, fondée sur l'exportation des productions vers le marché extérieur, les sites de bord de rivière sont privilégiés. Mais pour les populations qui sont exclues de ces circuits, ils présentent beaucoup moins d'intérêt du point de vue à la fois de la qualité agraire des sols, de la santé des populations et finalement de la mobilité de proximité. En effet, en milieu tropical humide, le couvert végétal naturel est particulièrement difficile à défricher dans des fonds de vallées occupés par des forêts galerie. Ensuite, une fois défrichés, les sols sont souvent marécageux. Les berges et le lit des cours d'eau sont instables à cause des variations de débit

entre saisons sèches et saisons humides. De plus, les zones humides sont propices au développement de maladies infectieuses et de parasites qui affectent la santé des humains et du bétail. Enfin, lorsqu'on chemine le long d'un cours d'eau, on est forcément confronté au franchissement d'une multitude d'affluents. Au contraire, sur les crêtes des interfluves et sur les plateaux, la végétation primaire est moins dense, le climat plus sain et le tracé de chemins plus aisé. La topographie, troisième dimension souvent oubliée de l'espace terrestre à l'ère de la motorisation des transports, joue ainsi un rôle considérable.

Carte et tableau 4 - Exemple d'émergence d'agglomérations dans la province de Sud-Oubangui



Agglomération	Collectivité	Population en 2020	Superficie en km ²
Gangara	Bowase	31 400	5.70
Tandala	Bowase	25 400	4.61
Bwamanda	Mbari	39 400	6.57
Bosekpanga	Mbari	28 500	6.34
Bozene	Lua	33 300	6.05
Mogalo	Lua	13 600	2.46

Source : *Africapolis*, 2022. Cartographie : François Moriconi-Ebrard. Légende : voir carte précédente.

A partir du bord de simples pistes, ont émergé des localités qui se transforment peu à peu en agglomérations de plus en plus peuplées (carte 3). Certaines d'entre elles se densifient et prennent une forme plus compacte. Selon les conditions et les configurations locales, émergent ainsi des agglomérations qui atteignent 10 000, 20 000, 30 000 habitants, voire davantage (carte et tableau 4). Ces nouveaux noyaux de peuplement naissent à la faveur des intersections de routes, de la proximité d'une plantation ou d'une mine, mais le regroupement semble aussi être accéléré par le climat d'insécurité et par les violences qui ont sévi dans toute la région, provoquant le déplacement provisoire ou définitif de millions de personnes. C'est par exemple le cas de Bozene, de Mogalo, de Bosekpanga (tableau 4), dont les habitants avaient fui au Congo Brazzaville et au Centrafrique en octobre 2009 par suite de heurts entre les communautés Enyelés et Monzayas. 90% d'entre eux étaient revenus dès février 2010. "Cependant, ils ne sont pas tous disposés à retourner dans leurs villages, notamment les familles avec des enfants à charge et les personnes les plus vulnérables"¹³.

Quelles qu'en soient les causes, le regroupement en agglomération permet par la suite d'optimiser la localisation des infrastructures scolaires, sanitaires et des transports. Sur les images satellites, on remarque que tous les villages d'une certaine importance sont équipés d'au moins une école.

3.3 | UN RÉSEAU "URBAIN" ?

Nous avons donc à ce point de l'exposé identifié l'émergence d'un système de mobilités dont la logique spatiale et les temporalités de l'émergence marquent une bifurcation dans les dynamiques du peuplement congolais. Ce système a engendré un système de peuplement qui, à son tour, a généré des agglomérations. Nous pouvons le caractériser par un adjectif : "supplétif", car il est venu combler des vides dans l'occupation du territoire. Ce réseau supplétif est certes connecté à celui des cités, villes et communes légalement urbaines, mais à l'échelle nationale, la cartographie détaillée indique qu'il se déploie en suivant une logique géographique singulière. Peut-on pour autant passer de la notion de réseau d'"agglomérations" à celle d'un réseau "urbain" ? Pour répondre à cette question, il faut examiner les verrous historico-politiques, culturels et économiques qui préludent à la définition d'une "ville".

Sur le plan politique, si les conditions pratiques de circulation, d'équipements, et de développement sont encore dans un état d'extrême dénuement en 2020, on est en droit de se demander s'il n'existe pas un lien de cause à effet entre cette précarité et la non-reconnaissance politique de la nouvelle réalité matérielle, morphologique, du peuplement. L'absence de statut légal urbain, autrement dit d'une gouvernance définie comme telle par l'administration, est en effet autojustifiée par l'absence de certains équipements. Or, ce raisonnement est tautologique : si certains équipements publics manquent, c'est justement parce que l'agglomération n'est pas reconnue comme une ville au niveau national.

¹³ Informations relatées par Radio Okapi, propos rapportés par <https://reliefweb.int/report-democratic-republic-congo/rd-congo-de-dongo-%C3%A0-bozene-les-d%C3%A9plac%C3%A9s-rentrent-peu-%C3%A0-peu-chez-eux>

Comme ces équipements sont absents, le développement est pris en charge par le droit coutumier local ou par une compagnie privée (exploitant une mine, une plantation ou représentant un réseau de commerçants), donc l'agglomération n'est pas une "ville" du point de vue de l'administration.

Cette approche suppose que la qualification urbaine ne pourrait procéder que du haut vers le bas (*top-down*), et non pas d'un processus opérant du bas vers le haut (*bottom-up*). Cette représentation des dynamiques urbaines semble relever, sinon d'un réductionnisme théorique, en tout cas d'une affirmation rapide et inadaptée au cas congolais. Pour un Etat, la création de villes sur le territoire consiste à disposer des points de capiton pour l'administration, de sorte que l'institution accorde toujours difficilement la faculté de la population à créer spontanément des villes dans des lieux non prévus, qui risqueraient de perturber l'architecture hiérarchique du pouvoir. D'authentiques villes précoloniales ont volontairement été écartées de la catégorie urbaine par le premier régime colonial. Par exemple, Baraka, ancienne grande cité marchande pré-coloniale située sur les rives du lac Tanganyika, et intégration au Congo Belge en 1894 n'a jamais été classée comme «urbaine». Elle a évidemment décliné, mais les nouvelles dynamiques du peuplement lui ont redonné vigueur au point que sa population atteint 110 000 habitants : en 2020, c'est l'agglomération supplétive la plus peuplée de la RDC. On voit ainsi que la reconnaissance du statut politique urbain d'une localité est avant tout guidée par des stratégies politiques.

A rebours de cette démarche *top-down*, en procédant à partir de la morphologie, le programme *Africapolis* ne préjuge pas du statut «urbain» ou «rural» d'une agglomération. A partir d'un relevé systématique des grappes d'habitation, la méthode fait émerger des agglomérations dont la qualité «urbaine» est, mais seulement dans un second temps, déterminé par une quantité minimum d'habitants. (10 000 habitants). Toutefois, cette approche risque de son côté d'induire une autre forme de réductionnisme, qui est ici d'ordre méthodologique. Elle doit donc être complétée par quelques observations morphologiques relatives à l'organisation interne de l'espace aggloméré.

4 | LA PRODUCTION DE L'URBANISME SUPPLÉTIF

L'observation des morphologies et de l'organisation interne de l'espace bâti permet de discuter ces deux approches contradictoires à partir d'une série de questions.

Premièrement, l'organisation interne de localités légalement urbaines est-elle fondamentalement différente de celle qui n'ont pas de statut ? Dans le cas contraire, peut-on qualifier les agglomérations supplétives d' "informelles" ? Cet adjectif signifie littéralement : "dépourvu de forme". Privées de statut administratif, elles n'entrent certes pas dans la forme prévue par l'Etat. Cependant, si, leur plan est organisé, logique, rationnel, ordonné, on ne peut pas parler d'informel au sens morphologique du terme. Cela signifie seulement que l'acteur ou le groupe d'acteur qui contrôle la production de l'espace urbain n'est pas l'administration, mais n'indique nullement qu'il n'existe *aucun* acteur capable de produire un espace urbanisé.

Enfin, lorsqu'on a réussi à identifier une logique morphologique qui expliquerait rationnellement des principes touchant aussi bien à l'organisation interne du tissu bâti, à la localisation de l'agglomération qu'à sa forme générale, pourquoi ne pourrait-on toujours pas la qualifier d' "urbaine" ? La reconnaissance d'une autorité collective témoigne d'une forme d'urbanité, c'est-à-dire d'une conscience de l'intérêt commun des habitants d'une communauté. Cette conscience conduit la population à accepter et respecter des règles dans la production de l'espace urbain. Cela signifie que ces règles mobilisent certaines ressources normatives suffisantes pour assurer non seulement le fonctionnement de la communauté sur le temps court de la vie pratique quotidienne, mais aussi la durabilité de son développement au-delà du renouvellement des générations qui l'habitent.

Une série de cas, choisis dans différentes régions de cet immense pays, tente d'apporter quelques réponses à ce débat.

4.1 | URBAIN OU RURAL ? COMPARAISON ENTRE ISIRO ET ARIWARA

Située à 750 mètres d'altitude, Isiro (Paulis à l'époque coloniale) est une ville administrative de 101 000 habitants aujourd'hui subdivisée en 3 communes urbaines : Kupa, Mambaya et Mendambo. Le plan de l'agglomération agence des quartiers de lotissements compacts aux rues subrectilignes. Les coulées de verdure correspondent à des forêts-galeries dégradées occupant les bas-fonds des talwegs (image 1.1).

Image 1.1. Extensions sud de l'agglomération d'Isiro (Haut-Uele, 101 400 habitants)



Largeur de l'image : 4,3 km sur le terrain. Source : GoogleEarth

Pour sa part, Ariwara (image 2.2) est une localité rurale à peine répertoriée sur les cartes courantes de la RDC malgré une population estimée à 97 000 habitants. Elle est située dans la chefferie de Zaki (province d'Ituri), à une quinzaine kilomètres de la frontière de l'Ouganda, et à 1275 mètres d'altitude. La richesse de l'agglomération provient de la commercialisation de l'or extrait dans toute la région de manière artisanale, laquelle est contrôlée essentiellement par des acteurs privés. L'enjeu du contrôle de ce commerce extrêmement lucratif – 1 à 2 millions d'US\$ seraient générés par mois - engendre beaucoup de trafics illicites, de corruption, de banditisme et de violences¹⁴.

Non seulement Ariwara est presque aussi peuplée qu'Isiro, mais la comparaison des deux images montre que son plan d'urbanisme est en tout point similaire, voire encore plus géométrique que celui d'Isiro. Ceci semble s'expliquer par la présence du siège d'une puissante compagnie privée : l'*Inter Oriental Builders Sarl* (IOB-Sarl). Le site internet officiel de l'entreprise annonce:

IOB is a Civil Engineering Company operating in Durba city, Watsa territory with headquarters in Ariwara, Ituri province of Congo. IOB - Sarl is an established company with several years of experience, a large asset base and skilled manpower that enables the company to undertake projects in civil engineering works, road construction & maintenance, supply of Construction material and hospitality establishments. The company is also focused on improving the welfare of the community through corporate social engagement, providing clean drinking water, improving sanitation and supporting social engagement of the youth in recreational activities.¹⁵

On voit donc que, au-delà des activités minières et de la construction civile, l'IOB affiche ouvertement des ambitions d'acteur de l'aménagement.

Image 1.2. Extension sud de la localité d'Ariwara (Ituri, chefferie de Zaki, 97 000 habitants)



Largeur de l'image : 4,4 km sur le terrain. Source : GoogleEarth

¹⁴ Rapports de Human Rights Watch, «Organisation du commerce de l'or à Butembo et Ariwara», https://www.hrw.org/legacy/french/reports/2005/drc0505/11.htm#_Toc103144919

¹⁵ Site internet de l'entreprise : <https://interorientalbuilders.com/> (juin 2022)

4.2 | LA FORME EN RUBAN : UNE LOGIQUE SPATIALE D'ADAPTATION

La forme linéaire des agglomérations est de loin celle qui prédomine dans l'urbanisme supplétif de la RDC. Elle est quasiment exclusive dans toute la moitié nord du pays, mais aussi dans la région du Kasai. Des agglomérations entières consistent en un ruban qui s'étire parfois sans rupture du bâti sur 20, voire 30 kilomètres de long. Cette forme caractérise également la périphérie de certaines villes, dont les rubans prolongent les faubourgs.

En géographie, la forme linéaire canonique est celle du "village-rue". On la trouve dans les régions forestières de tous les milieux, tempérés ou tropicaux : c'est le village de rang canadien, de datcha slave, le Waldhüttendorf germanique. Cette forme combine deux avantages : celui de maximiser l'interface entre la fonction urbaine (représenté par la rue) et agricole (représentée par les cultures). Chaque habitation a pour ainsi dire deux faces : l'une urbaine côté route, l'autre rurale côté champs. Le fait qu'il n'existe qu'une seule artère de circulation structure puissamment la communauté en favorisant de fait la surveillance des mouvements. Chaque habitant peut voir concrètement qui passe devant sa porte.

Toutefois, l'observation plus précise - à l'échelle des bâtiments - de l'agglomération supplétive de type "ruban" n'est pas exactement celle du village-rue, mais bien celle d'un "ruban". En effet, la dynamique morphologique témoigne d'une tendance à épaississement du linéaire, même s'il continue en même temps à s'allonger. Dans les parties les plus denses, on trouve fréquemment plusieurs habitations en seconde, troisième ligne, voire davantage derrière la route.

Cette forme présente des variantes locales qui, loin de remettre en cause ce principe général, démontrent au contraire la capacité de ce modèle morphologique à s'adapter au milieu naturel, et notamment à la topographie.

a) La forme courante du linéaire en ruban : Tshisumba

La forme la plus courante est illustrée par l'exemple de l'agglomération de Tshisumba, dont l'image représente l'extrémité orientale (image 1.3).

L'axe structurant est un chemin qui suit scrupuleusement le sommet d'un interfluve situé à 620 mètres d'altitude. Il ne s'agit pas d'un village-rue, lequel serait composé d'une seule rangée de maisons disposées d'un côté ou des deux côtés du chemin. Ici, dans le sens de la largeur, on trouve jusqu'à une dizaine de constructions en arrière du chemin, de sorte que la tache urbaine a une véritable épaisseur. De plus, les constructions sont relativement serrées, distantes les unes des autres seulement de 10 à 20 mètres. Elles sont minuscules, ce qui donne une densité démographique intra-urbaine très élevée.

Image 1.3. Tshisumba (Kasaï Oriental, collectivité de Movo-Nkatshia, 10 800 habitants).



Largeur de l'image : environ 2 km sur le terrain.

Les cultures se déploient sur les flancs et sont vides de toute construction. Les dénivelés sont faibles. Le fond des talwegs est situé à moins d'une vingtaine de mètres en contrebas de la crête. Occupé par une végétation de type forêt-galerie dégradée, le tracé des ruisseaux qui rythment les pentes, reste bien repérable.

A l'extrémité de l'agglomération, on remarque le bâtiment de l'école et son esplanade qui tient lieu de cour de récréation tournée vers le chemin. Cette localisation indique que l'école a été construite après. Elle marque la fin du ruban, autrement dit : structure la limite spatiale de la communauté locale. Cette implantation oblige quotidiennement tous les écoliers à cheminer ensemble sur le même chemin, ce qui est également un facteur d'interaction sociale. Cette forme maximise la densité de l'habitat, tout en minimisant la distance aux champs : elle optimise en quelque sorte l'interface urbain/rural. Comme il y a un seul axe de circulation, les surplus de la production peuvent facilement être collectés et acheminés plus loin.

On remarque également la présence des arbres qui entourent les constructions, de sorte que dans le paysage, l'agglomération apparaît tout à la fois comme un ruban boisé au sommet des collines que comme un ruban artificialisé par des constructions. Selon une formulation africaine, "l'arbre fait partie de la maison" : il dispense son ombre ; ses fruits sont consommés ; ses feuilles utilisées pour leurs vertus curatives ; le bois mort alimente le feu de la cuisine. Son ombrage est un lieu de sociabilité : l'arbre à palabre est l'agora de la communauté.

La densité démographique moyenne de l'agglomération de Tshisumba est estimée à 6 000 habitants/km². Selon les régions du Congo, elle varie de 2 500 et 8 000 habitants. De manière générale, l'utilisation de l'espace de cet archétype d'agglomération supplétive se révèle finalement logique et parfaitement adaptée

à une économie basée sur les ressources agricoles et la mobilité micro-régionale. Cette rationalité témoigne de la présence d'une instance politique de régulation très efficace en termes de production de l'espace urbain, et d'usage raisonné des ressources agricoles.

b) Une variante plus compacte : Mulungu

Située au sud de la ville de Kikwit sur la Nationale 1, cette agglomération est, tout comme la précédente, liée à la présence de la route. L'agglomération se déploie ici à l'endroit précis où cet axe routier majeur de la RDC, opérant un coude, oblique définitivement vers l'est. Les propriétés géométriques intrinsèques de la courbe expliquent en partie la forme plus compacte de l'agglomération. Par exemple, le point A reporté sur l'image 1.4 bénéficie d'une distance égale à un tronçon entier de la route, et non pas à un point (lorsque le tracé de cette dernière est rectiligne). Si la logique économique et sociale est l'accès à une voie de communication, cette propriété géométrique de la courbe tend à déformer la logique de ruban au profit d'un plan plus ramassé.

Le cas de Mulungu paraissait donc de prime à bord une exception à la forme en ruban de l'agglomération supplétive, mais une analyse morphologique en trois dimensions montre que cette exception confirme la règle.

Image 1.4. Mulungu (Kwilu, collectivité d'Imbongo, 11 300 habitants en 2020)



Largeur de l'image : environ 5 km sur le terrain.

La topographie rend compte d'un élément supplémentaire. En effet, l'espace bâti se déploie ici à une altitude moyenne de 485 mètres près du rebord d'un plateau surplombant la rivière Kwilu à l'ouest (en noir, à gauche sur l'image). Les cartes routières à petite échelle donnent l'illusion que l'agglomération de Mulungu

est riveraine du Kwilu : le site serait alors différent de celui d'une agglomération supplétive. Or, il n'en est rien. En effet, la limite de l'agglomération s'arrête à moins de 400 mètres du cours d'eau à vol d'oiseau. Mais cette distance horizontale ne tient pas compte du dénivelé vertical. En effet, la rivière coule à 120 mètres en contrebas, ce qui représente une pente moyenne de quelque 30%. Sur le terrain, seul un mauvais chemin contournant par le sud permet de descendre sur des berges où l'on ne trouve aucune construction ni aucun équipement témoignant d'une utilisation du cours d'eau. Ainsi, la déformation du ruban canonique des constructions s'explique aussi par la forte contrainte topographique que représente la pente à l'ouest : la population s'est massée au bord du plateau à l'endroit précis où la Nationale 1 change de direction.

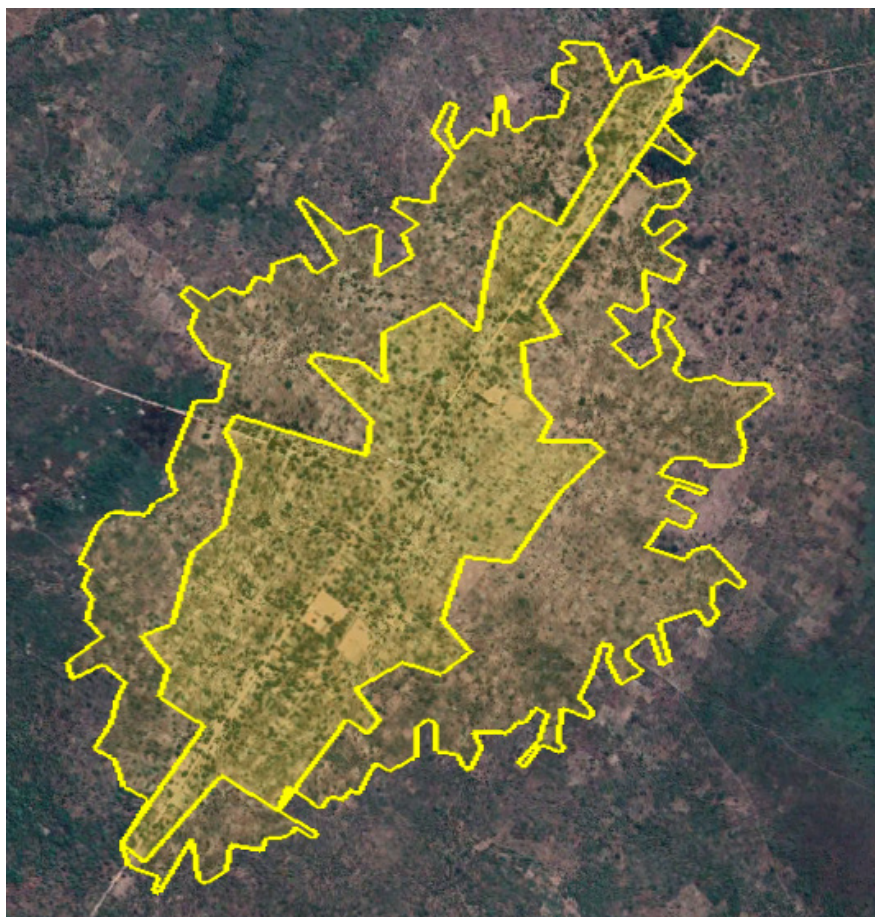
c) Transformation de la forme linéaire et mutation économique de Mukwende

La vaste dépression de Kamalondo, comprend une cinquantaine de lacs et, renferme des gisements miniers qui représentent l'une des premières réserves de lithium de la Planète. Reprise par la Sino-Congolaise des Mines (*Sicomines*), qui opère avec une entreprise chinoise dans toute la région historique du Katanga (cobalt, cuivre, étain...), l'activité extractive et de transformation a engendré plusieurs agglomérations. La superficie de Mukwende est passée de 1.06 à 2.58 km² en 5 ans (image 1.5). C'est une agglomération sans statut apparue le long de la route à la faveur d'un embranchement. Sa forme générale a cependant cessé de s'étirer et s'est au contraire épaissie, semblant contredire la logique de la forme en ruban.

Cette évolution est cependant logique, puisque la base économique de l'agglomération repose de moins en moins sur l'agriculture et le commerce, mais sur la présence de main d'œuvre pour l'industrie extractive. Dans les années 2010, elle n'a donc plus de raison de s'étirer en ruban.

L'image 1.6 ci-dessous montre un détail du centre l'agglomération. La trame viaire présente une forme régulière, organisée approximativement en damier orienté à 45°. L'ensemble de cette évolution suggère la présence d'un acteur rationnel capable de réguler le plan d'urbanisme, et donc de l'accès au foncier. Comme il a été noté précédemment (image 1.3), on remarque la présence d'arbres plus imposants dans l'axe linéaire central "historique", tandis que leur taille diminue lorsqu'on s'en éloigne. Ce gradient de taille des arbres est un indicateur de l'histoire de l'urbanisation. Si la taille des arbres diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la grand-rue, c'est qu'ils sont plus jeunes et n'ont donc pas encore eu le temps de croître. Ainsi, contrairement à une intuition très générale, les parties les plus centrales des agglomérations supplétives de la RDC sont plus arborées que leur périphérie.

Image 1.5 – Agglomération de Mukwende (Haut-Lomami, Chefferie de Museka, 14 500 habitants)



Evolution de l'extension de la tache urbaine en 2015 et en 2020. Source: Africapolis, 2022. Fond: GoogleEarth

Image 1.6 – Coupe latitudinale de l'agglomération



d) Adaptation à une topographie complexe : Kasegbe

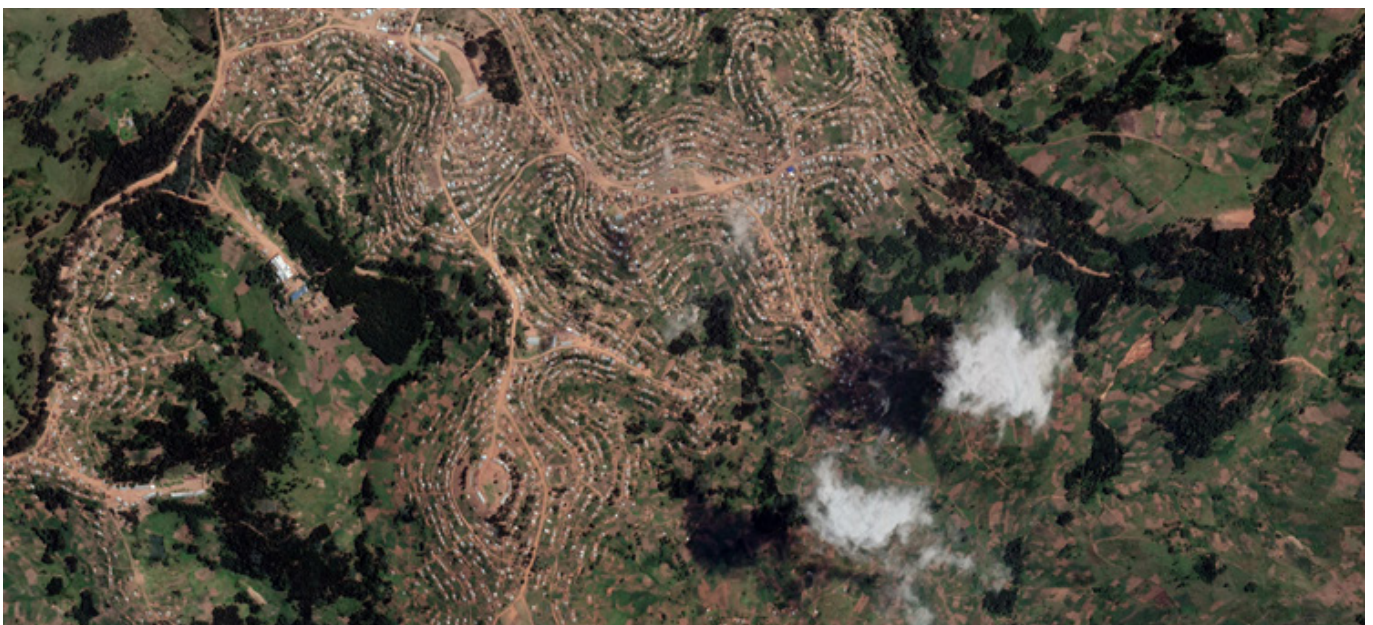
La moitié nord du Rift, et en particulier l'extrême nord-est du pays, est extrêmement peuplée. Contrairement au relief hercynien qui prédomine dans le centre de la RDC, la topographie se caractérise par des reliefs capricieux. Par conséquent, les chemins qui suivent les lignes des crêtes engendrent des tracés festonnés. On retrouve cette caractéristique du relief à l'extrémité opposée du pays, dans les collines du Bas-Congo, entre Kinshasa et l'océan.

Ici, les interfluves ne dessinent pas des tracés linéaires, de sorte que la forme des agglomérations n'a pas de raison d'être rectiligne. Les routes principales relient entre elles des collines aux pentes particulièrement escarpées. Sur l'image 1.7, le point le plus haut culmine à 2 400 mètres d'altitude au sommet de la colline visible au sud de l'agglomération (en bas de l'image). L'exemple de Kasegbe, agglomération du Nord-Kivu prouve que même en l'absence de statut de l'agglomération, le plan d'urbanisme suit une logique remarquablement rationnelle. En contrebas des sommets de vigoureuses collines, les constructions s'alignent régulièrement le long de ruelles qui suivent scrupuleusement les courbes de niveau, d'où la forme curviligne des différents quartiers.

Ce patron original ne caractérise pas seulement les agglomérations supplétives de la même région : il est en tout point semblable à celui des agglomérations qui ont le statut de « commune », comme Kayna, Kanyabayonga ou Kirumba, qui sont situées à quelques kilomètres plus au sud. Composées de maisons minuscules occupées par des ménages ayant de nombreux enfants, toutes les agglomérations de la région, qu'elles soient légalement urbaines ou supplétives, sont très denses (de 5 000 à 8 000 habitants/km²)

Cette forme d'urbanisme maîtrisé traduit ici encore une capacité d'adaptation remarquable aux contraintes et au potentiel du milieu naturel. Qu'on le veuille ou non, elle sous-tend l'existence d'un système de gouvernance locale très efficace en matière de production de l'espace urbain.

Image 1.7. Kasegbe (localité sans statut du Nord-Kivu, chefferie de Batang, 16 600 habitants)



Largeur de l'image: 3 km. Source : GoogleEarth, 2022

5 | CONCLUSION

L'étude de l'habitat des peuples africains est l'affaire de diverses disciplines telles que l'ethnologie, de l'anthropologie sociale, de l'architecture, voire de l'archéologie. La démarche du géographe se distingue de ces dernières par le maniement de diverses échelles spatiales de l'analyse.

Il est entendu que tous les peuples du Congo ne construisent pas leur habitat de la même façon, ne pratiquent pas l'espace de manière similaire. Néanmoins, au-delà des pratiques d'une famille ou d'une communauté, on peut identifier des types de comportement plus généraux présentant des points communs, des régularités, des répétitions de formes qui peuvent être décrits à des échelles plus petites. Parmi ces points communs, citons par exemple la pratique omniprésente de l'agriculture en Afrique, jusque dans les villes, même si les actifs ne se déclarent pas "agriculteurs" (Moustier et Pagès, 1997, Dieudonné & al., 2011 ; Schilter, 1991; Robineau et Soulard, 2017). Ce lien à la terre induit nécessairement une organisation particulière de l'espace en rapport avec la topographie, l'hydrographie et les sols. A une échelle encore plus petite, l'insécurité - attaques, pillages, viols - explique la diminution d'un habitat que Mengho décrivait en 1980 comme dispersé en cellules familiales ou en petits hameaux dans les savanes et les forêts, mais qui semble depuis lors s'être regroupé le long des interfluves. Cette dernière hypothèse, qui reste formellement à vérifier, expliquerait également l'absence de toponymes sur les cartes, dans la mesure où les agglomérations de bord de route actuelles n'existaient pas. Dans un tout autre registre, le mauvais entretien des voies de communication et la pauvreté expliquent la préférence pour des matériaux de constructions traditionnels locaux, plutôt que des matériaux modernes importés. L'approche du géographe s'inscrit ainsi dans une échelle intermédiaire, entre celle des grands agrégats économiques nationaux ou régionaux, et celle de l'intérieur de la maison ou de l'îlot. Elle inscrit la production de l'espace dans une dialectique entre dynamique sociale et dynamique du milieu naturel, articulant des logiques qui se révèlent à différentes échelles de l'espace.

Cette approche multiscalaire découle de l'approche *bottom-up* qui caractérise la démarche d'*Africapolis*. C'est en effet en partant d'objets matériels et tangibles construits par l'Homme - les bâtiments - que chaque agglomération est identifiée. Procédant à la manière d'une enquête, la méthode ne suppose pas *a priori* qu'un établissement humain est classé dans la catégorie urbaine. C'est seulement dans un deuxième temps que ce statut est déduit des résultats. La répétition de cette démarche, résultant d'une fouille exhaustive du territoire congolais à partir des images satellitaires, produit un tableau d'ensemble à l'échelle régionale, nationale, puis finalement continentale. Elle s'oppose en cela à la démarche *top-down* de l'administration centrale, dont l'objectif est de disposer des villes sur le territoire, et qui se trouve ainsi prise entre deux nécessités contradictoires : répartir au mieux les villes sur le territoire national, tout en composant avec la réalité des contraintes et de la densité des ressources locales dont la disposition sur dans l'espace est par nature contrastée.

Un troisième aspect de la démarche que nous avons proposée est la prise en compte de la topographie dans l'analyse morphologique. L'approche académique de la géographie, qui fait grand usage de l'observation des cartes et des écrans plats, a tendance à oublier une composante importante de l'espace : le relief, qui est la troisième dimension de l'espace matériel (Moriconi-Ebrard, 2018). Cette

dimension, à laquelle on attache peu d'importance dans le monde mécanisé des pays développés, ne saurait être négligée sur le terrain, ni par les agriculteurs, ni par des populations qui n'ont pas les moyens de se déplacer par des moyens de transport motorisés, disposant d'un parc de véhicules vétuste, ou de sources d'énergie insuffisantes.

L'analyse intra-urbaine a d'abord montré qu'il n'existe pas de différences fondamentales entre l'urbanisme des localités urbaines et celle des localités sans statut. Loin d'un développement désordonné, ces dernières suivent au contraire une organisation spatiale rationnelle de l'espace urbanisé, de sorte que l'adjectif "informel" n'est pas adapté. Lorsque l'administration publique est déficiente, d'autres acteurs ou groupes d'acteurs semblent être venus combler le vide laissé par le droit positif, d'où l'expression "urbanisme supplétif".

Seul, un minutieux travail d'enquêtes de terrain, au cas par cas, dirait si ces acteurs sont des chefs coutumiers, et/ou des cadres issus de l'état-major de grandes entreprises ou d'association de commerçants privés. Les images satellitaires ne nous disent pas davantage jusqu'à quel point les simples citoyens participent aux décisions. En tout cas, ils les respectent.

L'un des aspects positifs de ce système supplétif est la relation écologique qu'entretient l'urbanisme avec l'environnement naturel immédiat, que ce soit par l'utilisation intelligente de la topographie, une optimisation de la densité permettant à la fois de préserver des terres agricoles, d'optimiser l'accès aux champs et de minimiser l'emprise du bâti, ou encore avec la plantation d'arbre corrélative à celle de la construction de la maison. On pourrait ajouter, mais de façon quelque peu déplacée, que l'état catastrophique des voies de communication favorise nécessairement les métriques lentes (Genre-Grandpierre, 2007), et donc les fameux circuits courts de la production et de la consommation que prônent toutes les politiques écologistes. L'état et l'entretien catastrophiques des routes entraîne en effet un coût démesuré des matériaux d'importation, ce qui favorise l'usage de matériaux traditionnels, locaux et recyclables.

Un ensemble de conditions, finalement, qui aurait tout pour satisfaire les agendas écologiques de la Planète, n'étaient-ce l'extrême pauvreté de l'écrasante majorité de la population congolaise, la corruption endémique, les vagues de violences qui semblent prêtes à sévir n'importe où et n'importe quand dans le pays, ainsi que les retards accumulés dans l'accès à l'éducation des enfants, l'éloignement des infrastructures de santé, les problèmes d'accès à l'eau potable et à l'énergie. L'insécurité alimentaire due à l'enclavement s'ajoute à cette précarité. En effet, en cas d'aléa climatique ou de conflits impactant les récoltes, les populations n'ont pas les ressources financières suffisantes pour acheter leur nourriture à l'extérieur, et la lenteur de l'acheminement des denrées sur d'improbables et interminables pistes est de toute façon problématique. Des aspects dramatiques du développement que l'on serait tenté d'imputer à un certain laxisme des pouvoirs publics.

Ces deux facettes contradictoires de l'urbanisation supplétive sont-elles conciliables dans une perspective de développement équilibré et durable ? Est-il possible de faire converger l'évolution de ces deux modèles de systèmes urbains ? L'urbanité et la paix peuvent-elles surgir de l'urbanisation supplétive ? Quel rapport cette dynamique supplétive entretient-elle avec les mouvements migratoires qui

sont à l'origine de la "globalisation par le bas" (Gueye, 2021) ? Cette courte étude n'a d'autre prétention que de baliser quelques pistes de réflexions sur une échelle méconnue des dynamiques de peuplement congolaises. Une échelle qui invite à plonger au cœur des territoires africains délaissés, souvent très éloignés des métropoles et des projecteurs braqués sur la périphérie des grandes villes. ■

7 | RÉFÉRENCES

ALLOGHO-NKOGHE, F. **Politique de la ville et logiques d'acteurs**: à la recherche d'alternative d'aménagement pour les quartiers informels de Libreville (Gabon). Thèse de Doctorat. Université Montpellier III Paul Valéry. 2006.

BAWA, A. **Mutations des périphéries urbaines au sud du Togo**: des espaces ruraux à l'épreuve du peuplement et de la marchandisation des terres. Thèse de doctorat, CIRAD Montpellier. 2017.

BERTRAND, M. **Bamako**: de la ville à l'agglomération. Paris: IRD Éditions. 2021.

BON, B; BERTRAND, M. Négocier la terre en attendant la ville: marchés fonciers et gouvernance périurbaine en Afrique subsaharienne. In: **Canadian Journal of African Studies/Revue canadienne des études africaines**. 2022.

CHAO, L; *et al.* The Long-Term Relationship between Population Growth and Vegetation Cover: an Empirical Analysis Based on the Panel Data of 21 Cities in Guangdong Province, China. In: **International Journal of Environmental Research and Public Health**. Vol. 3, n° 1-2, p.107-121. 2013.

CHOPLIN, A. **Le foncier urbain en Afrique**: entre informel et rationnel, l'exemple de Nouakchott. capitale de la Mauritanie». *Annales de géographie*, Armand Colin, 2006, pp.69-91.

DEBOULET, A. État, squatters et maîtrise de l'espace au Caire. In: **Égypte/Monde arabe**. Vol. 1. 1/1990. Le Caire: CEDEJ, p. 79-96, 1990.

DENIS, E. Du village au Caire, au village comme au Caire. In: **Égypte/Monde arabe**, vol. 10, 4-5/2001. Le Caire: CEDEJ, p. 225-253. 2001.

FLOURIOT, J. Congo R.D.C.: population et aménagement d'un immense pays. In: **Population & Avenir**. n° 2008/2, vol. 687, p. 4-8.

GENRE-GRANDPIERRE, C. Des(réseaux lents) contre la dépendance automobile? Concept et implications en milieu urbain. In: **L'Espace géographique**. 2007/1 n°. (Tome 36), p. 27-39. 2007.

GUÈYE, C. Migration chinoise et compétitions urbaines à Dakar. In: **De l'Orient à l'Occident**. Lyon: ENS Éditions. 2021.

MENGHO, B. L'habitat rural au Congo: reflet du milieu naturel, expression culturelle. In: **Les Cahiers d'Outre-Mer**. p. 65-86. 1980.

SCHILTER, C. **L'agriculture urbaine à Lomé**: approches agronomiques et socioéconomiques. Paris: Karthala ed. 1991.

MANIRAKIZA, V. **La problématique de l'urbanisation spontanée face à la modernisation de la ville de Kigali (Rwanda)**. Thèse de doctorat. Université Catholique de Louvain, Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication, 2015.

MORICONI-EBRARD, F. Une géographie du Brésil en 3 dimensions. In: **Confins**. n° 40. 2019.

MORICONI-EBRARD, F. **L'urbanisation du Monde depuis 1950**. Collection Villes. Paris: Economica-Anthropos . 1993.

MORICONI-EBRARD, F. **Geopolis pour comparer les villes du Monde**. Collection Villes. Paris: Economica-Anthropos. 1994.

MORICONI-EBRARD, F; DENIS, E; MARIUS-GNANOU, K. Repenser la géographie économique: les arrangements du rapport de la Banque Mondiale avec les sciences géographiques urbaines. In: **Cybergeo**: European Journal of Geography (Débats, La Banque Mondiale et la géographie). 2010.

MOUSTIER, P; PAGES, J. Le péri-urbain en Afrique: une agriculture en marge?. In: **Économie rurale**, vol. 241 p.48-55. 1997.

- NEMOUCHI, H; ZEGHICHE, A. Oran: des terres agricoles sacrifiées pour un urbanisme sauvage. In: **Belgeo**. nº 1/2021. 2021.
- OCDE/CSAO. **Africa's Urbanisation Dynamics 2020**: Africapolis, Mapping a New Urban Geography, West African Studies. Paris: Éditions OCDE. 2020.
- ROBINEAU, O; SOULARD, C. Comprendre la complexité des liens ville-agriculture: intérêt d'une approche par le système agri-urbain. Le cas de Bobo-Dioulasso, Afrique de l'Ouest. In: **Natures Sciences Sociétés**. 2017/1 nº, vol. 25, p. 36-47. 2017.
- SA'A MAZOA PÉLAGIE, P; *et al.* Entre Croissance urbaine et durabilité de l'activité agricole dans la périphérie Est de Yaoundé. In: **East African Scholars Journal of Agriculture and Life Sciences**. Vol. 3, nº Jul-2020, p. 28-37. 2020.
- THIAM, O. **L'axe Dakar-Touba (Sénégal)**: analyse spatiale d'un corridor urbain émergent. Thèse de doctorat. Université d'Avignon. 2013.
- UNITED NATIONS. Department of Economic and Social Affairs, Population Division. In: **World Urbanization Prospects: The 2014 Revision**. New York: ST/ESA/SER.A/366. 2015.
- VALETTE, E; *et al.* Urbanisation en périphérie de Meknès(Maroc) et devenir des terres agricoles: l'exemple de la coopérative agraire Naïji. In: **Cahiers Agriculture**. Vol. 22 nº6. Montpellier: CIRAD. 2013

Recebido em: 02 de julho de 2022

Aceito em: 05 de outubro de 2022

MOBILIDADE COTIDIANA E ACESSIBILIDADE NA CIDADE FRAGMENTADA: O CASO DE RIBEIRÃO PRETO

ELISEU SAVÉRIO SPOSITO
Universidade Estadual Paulista
eliseu.sposito@unesp.br

VANESSA DE MOURA LACERDA TEIXEIRA
Aix-Marseille Université
vanessamlt2@gmail.com

KÉSIA ANASTÁCIO ALVES DA SILVA
Universidade Estadual Paulista
kesia.anastacio@unesp.br

RESUMO

Tomando, como espaço urbano, a cidade de Ribeirão Preto, propomos uma análise da mobilidade quotidiana e das características da acessibilidade no que chamamos de cidade fragmentada. Para tanto, articulando o singular e o universal, estabelecemos as bases teóricas para mostrar como se dá a mobilidade na cidade, demonstrando sua estruturação urbana e seu papel na rede urbana brasileira. A base de dados do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas foi importante para conformar a multicentralidade urbana, elemento metodológico ao qual se somaram outros igualmente importantes, como as entrevistas e as enquetes aplicadas segundo critérios pré-estabelecidos, e dados sobre as características dos entornos dos imóveis e a renda média das famílias, valorizando-se o mapeamento dos elementos estudados. Os resultados, abordados a partir da voz dos entrevistados, mostram a dinâmica da mobilidade urbana em Ribeirão Preto nas diferentes partes que estruturam a cidade. Nas conclusões, mostramos como a combinação entre os diferentes elementos estudados espelham a dinâmica urbana em termos de diferenciação socioespacial.

PALAVRAS CHAVE: cidade média, mobilidade cotidiana, acessibilidade urbana, Ribeirão Preto.

ABSTRACT

From the study of the city of Ribeirão Preto, we propose the analysis of daily mobility and accessibility characteristics to discuss the emergence of the fragmented city in Brazil. Therefore, articulating the singular and the universal, we established the theoretical bases to show how mobility takes place in the city, demonstrating its urban structure and its role in the Brazilian urban network. The database of the Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ) was important in shaping the urban multicentricity, a methodological element to which other equally important ones were added, such as interviews and surveys applied according to pre-established criteria, and data on the characteristics of the surroundings of the properties and the average income of families, valuing the mapping of the elements studied. The results approached from the voice of the interviewees, show the dynamics of urban mobility in Ribeirão Preto in the different parts that structure the city. In the conclusions, we show how the combination of the different elements studied reflects the urban dynamics in terms of socio-spatial differentiation.

KEYWORDS: middle city, everyday mobility, urban accessibility, Ribeirão Preto.

RÉSUMÉ:

A partir de l'étude de la ville de Ribeirão Preto, nous proposons l'analyse de la mobilité quotidienne et des caractéristiques d'accessibilité afin de discuter l'émergence de la ville fragmentée au Brésil. L'articulation entre le singulier et l'universel, nous permet d'établir les bases théoriques pour décrire la mobilité dans la ville, sa structure et son rôle dans le réseau urbain brésilien. La base de données du Registre National des Personnes Juridiques (CNPJ) est un élément méthodologique permettant de comprendre la formation de la multicentricité urbaine. D'autres méthodologies ont été utilisées, en s'appuyant sur leur cartographie, comme les entretiens, les enquêtes appliquées et des données sur les caractéristiques de l'environnement des domiciles et le revenu moyen des familles. Les résultats à partir de méthodologies croisées, et en complément des récits des personnes interrogées, montrent la dynamique de la mobilité urbaine dans différentes zones de Ribeirão Preto, ainsi que la différenciation socio-spatiale.

MOTS-CLEFS: ville moyenne, mobilité quotidienne, accessibilité urbaine, Ribeirão Preto.

1 | INTRODUÇÃO

A cidade atual é reestruturada, quando tratamos da mobilidade e seu caráter fragmentário, pelo movimento das pessoas (em um processo recíproco de transformações). Tanto do ponto de vista do tecido urbano, quanto dos atributos da rede urbana, a mobilidade é importante porque pessoas, bens e informações não são elementos estáticos no espaço, mas têm seu caráter dinâmico. Levando em conta essas premissas, tomamos como estudo de caso a cidade de Ribeirão Preto - SP, no Brasil, cujo papel intermediário na rede urbana do estado de São Paulo é importante.

O processo urbano analisado neste artigo é fragmentação socioespacial, entendido como um processo que engloba diferentes dinâmicas, como a segregação e a autossegregação, que afeta a mobilidade e a acessibilidade em relação ao centro da cidade e às centralidades urbanas, no nível intraurbano. A apreensão da fragmentação socioespacial, para além das formas urbanas, passa pela análise do cotidiano, principalmente pelas dimensões do processo de reprodução social mais características das sociedades capitalistas, como consumo, lazer, moradia, trabalho e mobilidade (LEGROUX, 2021). Segundo esse autor, compreender a lógica fragmentária por meio do cotidiano urbano e das práticas espaciais, configura-se como uma “metodologia”. Para Legroux (2021, p.2), em um cotidiano urbano cada vez mais fragmentado, a mobilidade é o elo entre as demais práticas espaciais, “e envolve tempos (do corpo, do deslocamento, ou ainda aquele necessário para financiar os deslocamentos) e elementos espaciais (distâncias, barreiras físicas e simbólicas)”.

As práticas espaciais estruturam importantes relações dentro dos setores urbanos, particularmente aquelas relacionadas às atividades do dia a dia, como comércio e os serviços. As transformações nas práticas espaciais no contemporâneo são indicativas de uma lógica fragmentária, que se contrapõe a lógica centro-periférica dos anos 1990, cuja mobilidade e acessibilidade são afetadas pelo novo modelo de cidade fragmentada. Na época da “cidade do carro”, desde a década de 1970, no Brasil, além das metrópoles, as cidades médias são os locais onde a precariedade do transporte público favorece o automóvel individual e os transportes alternativos, como a ‘uberização’ e os mototáxis. Estes aspectos impactam a experiência urbana, pois a limitação de infraestrutura local, seja em termos de transporte público ou mesmo em termos de infraestrutura que permita uma melhor caminhabilidade, implica acessos desiguais entre as áreas que concentram atividades econômicas e o local de residência de habitantes que utilizam o transporte público, ou realizam o deslocamento ativo.

No presente artigo, exemplos empíricos mostrarão a superposição dessas lógicas, em particular como elas podem determinar as diferentes práticas espaciais dos habitantes. Em termos organizacionais, o texto está estruturado em quatro partes: a) Na primeira parte apresentamos o problema do estudo, juntamente com a discussão teórica sobre mobilidade cotidiana e acessibilidade; b) Na segunda, debatemos a estruturação da cidade de Ribeirão Preto; c) para então pontuarmos os recursos metodológicos; d) Por fim, analisamos os dados empíricos, apresentamos mapas da cidade e os confrontamos

com a teoria apresentada na primeira parte. Os resultados analíticos trazem uma reflexão sobre a fragilidade socioespacial dos habitantes no que diz respeito à mobilidade, além de clarificar as desigualdades socioespaciais existentes entre as periferias e as áreas centrais, por meio de um estudo comparativo entre espaços residenciais fechados e áreas de habitação de interesse social. Nas conclusões, alguns questionamentos apontam para o que pode ir além do estudo realizado.

2 | PROBLEMÁTICA: A BASE TEÓRICA DA MOBILIDADE COTIDIANA NA CIDADE FRAGMENTADA

A cidade contemporânea (como é o caso de Ribeirão Preto, cidade que consideramos média) apresenta um espaço urbano fragmentado. Isso pode ser verificado pela forma e conteúdo da cidade. Em termos de forma, a localização de diferentes *habitats* (como espaços residenciais fechados, grandes conjuntos habitacionais, *favelas* e a cidade consolidada, historicamente construída e resiliente) define a “plasticidade” do espaço urbano e as mudanças na localização das infraestruturas e atividades econômicas, principalmente dos comércios e serviços. A evolução da qualidade dos comércios e dos serviços no espaço central, ou seja, através do surgimento de estruturas multi(poli) cêtricas, a capacidade de circulação, a especificação das acessibilidades, as possibilidades de locomoção, as práticas e o cotidiano urbano, revelam o conteúdo da fragmentação, que pode ser focado por diferentes dimensões, como mostram Sposito, Sposito (2020, p. 2):

Seja em dimensões econômicas, sociais, culturais ou políticas, historicamente a análise da diferenciação espacial tem sido importante para aqueles profissionais voltados ao estudo da urbanização e das cidades. Convergências e divergências, consensos e conflitos, coalizões e contradições de diferentes ordens têm sido evidenciadas, seja pelo estudo da segregação e autosegregação socioespacial, seja pela compreensão das formas e manifestações da inclusão e exclusão socioespacial. Essas dinâmicas deveriam estar associadas ao processo de fragmentação socioespacial, mas muitas vezes são apresentadas superficialmente como sinônimos dele. Nosso entendimento é de que tais processos (segregação, autosegregação, exclusão e diferenciação, definidos como urbano, espacial, socioespacial etc.) compõem a fragmentação socioespacial, em múltiplas combinações que dependem das realidades urbanas tomadas como referência.

A fragmentação socioespacial é um objeto que emerge no contexto do debate das transformações na urbanização das cidades latino-americanas. O aprofundamento da diferenciação territorial, estigmatização e desigualdades socioespaciais nas cidades latino-americanas, são os elementos que consubstanciam a compreensão da urbanização pela ótica da lógica

fragmentária. Esse aspecto se torna mais evidente com o crescimento de novas formas de *habitat* urbano, associadas à existência de espaços residenciais fechados controlados por sistemas de segurança e vigilância, gerando dinâmicas de segregação e autosegregação articuladas entre eles (SPOSITO, GÓES, 2013).

A emergência de espaços de consumo segmentados espacial e socialmente; a expansão de grandes superfícies de consumo e de serviços (centros comerciais e hipermercados); a operação de negócios em escala internacional (redes de franquias e lojas); e a relativa diminuição da importância do espaço público (acompanhada por uma alteração do seu valor e conteúdo, por vezes conduzindo à sua conversão em espaço de circulação nas frações da cidade ou amplificando o desejo de segurança e controle), são processos que também caracterizam a fragmentação socioespacial. Esses dois últimos processos não serão tratados neste texto, mas foram mencionados para apresentar a fragmentação socioespacial em seus diferentes componentes conceituais.

Quanto à mobilidade cotidiana, esta pode ser compreendida como a “possibilidade que pessoas, bens e informações têm de se deslocar de um ponto a outro, na cidade ou entre eles”, ou entre cidade e campo, campo e cidade, “por meio de locomoção”. Portanto, “pode ser afetada pelas características do meio físico e da forma urbana, como o relevo, a hidrografia e o traçado das vias”, assim como pelas “condições sociais, econômicas, características das pessoas, como poder aquisitivo”, idade, nível de escolaridade, atributos dos bens como tamanho, peso, perecibilidade e, por fim, pela informação, que se dá pela capacidade dos equipamentos das redes de internet e acesso a elas” (SPOSITO, TEXEIRA, SILVA, 2021, p. 1).

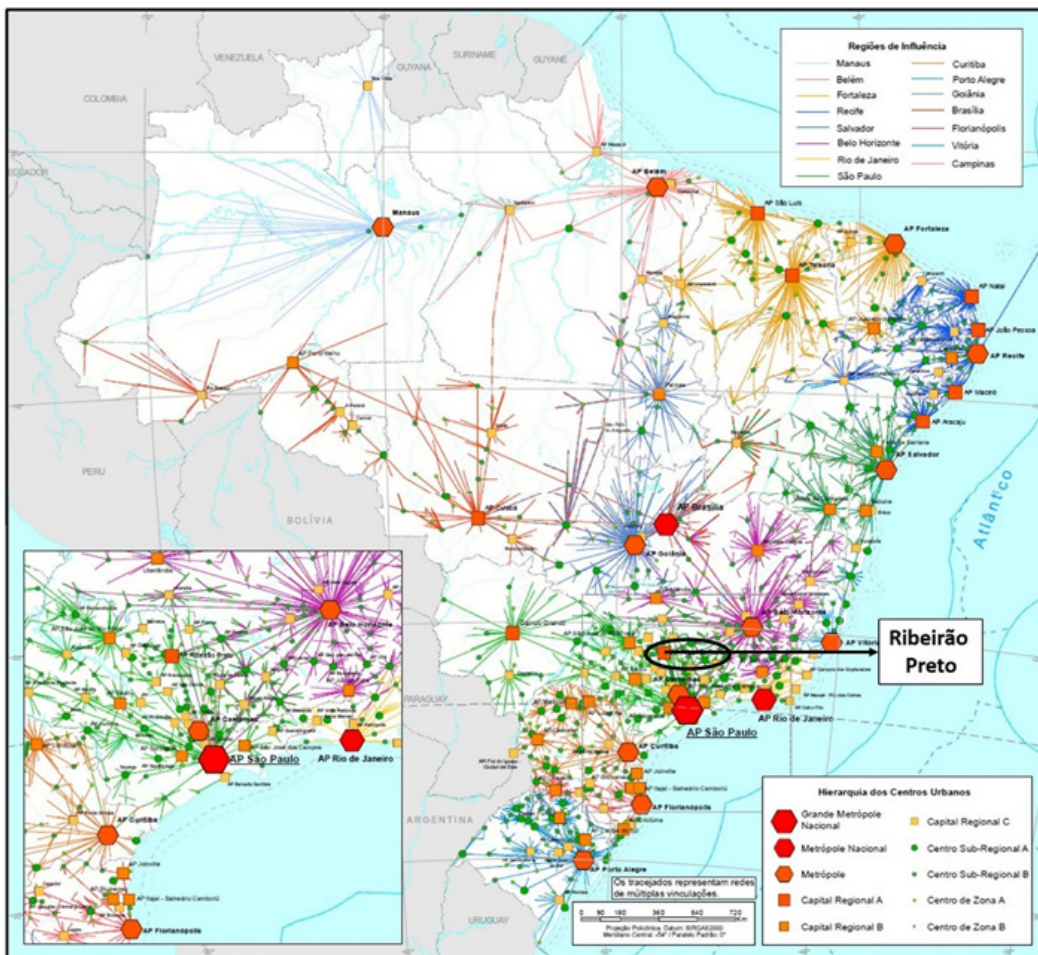
Quando falamos em mobilidade cotidiana e práticas espaciais no contexto da urbanização brasileira, podemos dizer que ela apresenta profundas desigualdades socioespaciais, de segregação e autosegregação, associadas ao conceito de fragmentação socioespacial, sentido pelos habitantes das periferias urbanas, porque estão longe das áreas mais bem servidas de meios de transporte e consumo coletivo (infraestrutura urbana, equipamentos e serviços). Partimos também da ideia de que a mobilidade, que geralmente se aplica à circulação de pessoas, pode estender-se, também, aos bens de consumo. É a possibilidade que as pessoas têm de se deslocar de um ponto a outro do território por determinados meios (automóvel, bicicleta, moto, transporte público) tendo em conta aspectos muitas vezes negligenciados pelos estudos técnicos: as condicionantes geográficas. Esses constrangimentos são, principalmente, o relevo e as condições climáticas.

Como a acessibilidade está ligada às condições individuais para se chegar a um determinado local “pelos atributos intrínsecos a ele” (SPOSITO, 2021), outros elementos devem ser levados em consideração, quanto à forma urbana: os traçados e larguras das vias de circulação; quanto às condições socioeconômicas das pessoas: poder aquisitivo, idade, escolaridade, estado de saúde, disponibilidade e capacidade de acesso à experiência urbana (SPOSITO, 2021, p 1). Em suma, a acessibilidade depende das características de cada um e do meio geográfico, atualmente, na era do avanço dos meios tecnológicos (informação e comunicação) que se tornaram importantes no cotidiano das pessoas.

3 | APRESENTAÇÃO DE RIBEIRÃO PRETO

Por termos como área de estudo a cidade de Ribeirão Preto, algumas informações sobre o município são necessárias para melhor compreensão das análises em curso. A população estimada do município era de 720.116 habitantes em 2020, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). A percentagem de população urbana era de 99,7% do município. O PIB *per capita* anual em 2019 foi de R\$ 50.270,98 (superior à média nacional, que foi de R\$ 39.575 a preços de 2020, mas inferior ao do estado de São Paulo, que foi de R\$ 62.341,21 em 2020, segundo a Fundação Getúlio Vargas) que equivale a US\$ 9.923,20 (equivalente ao PIB *per capita* de países como Argentina e México). O IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) do município é equivalente a 0,800 (acima do IDH do Brasil, que era de 0,765 em 2021, segundo a Agência Brasil, órgão do governo federal).

Figura 1. Localização de Ribeirão Preto no estado de São Paulo segundo as Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2018).

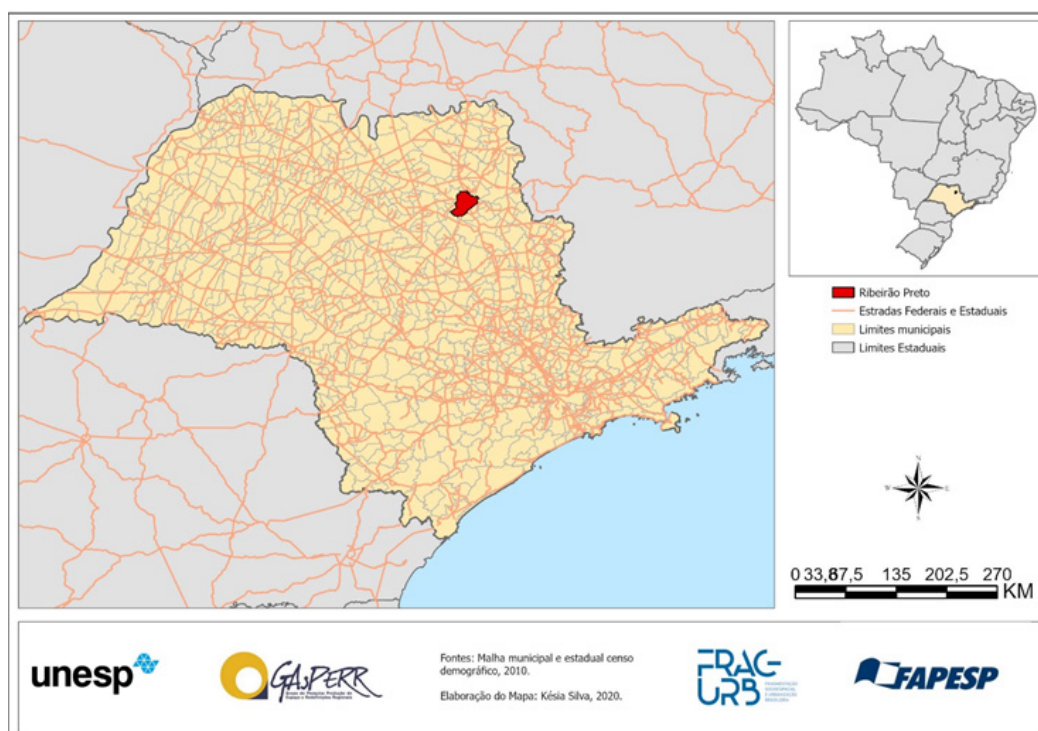


Fonte: IBGE, Diretoria de Geoinformação, Coordenação de Geografia, Regiões de Influência das Cidades 2018.

Ribeirão Preto é uma das principais cidades do estado de São Paulo, fundada em 1871, localizada em uma área muito importante do ponto de vista socioeconômico (Figura. 1 e 2). A condição de polo tecnológico e de parque agroindustrial, relaciona-se à forma como o processo de modernização ocorreu no estado de São Paulo e

na cidade de Ribeirão Preto. No qual políticas governamentais federais e estaduais de infraestrutura, pesquisa tecnológica, crédito agrícola etc., destacaram-na no campo do agronegócio e levaram ao crescimento populacional, com impactos na estruturação do espaço urbano, pois estimularam a valorização dos imóveis na cidade. Para Elias (2003, p.328), Ribeirão Preto, embora caracterizada como uma área importante e até mesmo como uma ilha de modernidade, teve seu desenvolvimento econômico baseado em uma modernidade incompleta, “em que a riqueza se sobrepõe a um conjunto significativo de deslocamentos e desequilíbrios de ordem econômica, social e cultural”.

Figura 2. Ribeirão Preto: Situação geográfica, 2020.



A cidade teve sua dinâmica econômica sustentada por atividades agroexportadoras ligadas à monocultura do café até a década de 1940. No entanto, entre 1940 e 1980, além de passar por uma intensa modernização e mudança na matriz econômica, com grande parte da população trabalhadora agora empregada no setor terciário, tornou-se a maior produtora de açúcar e etanol do mundo. Como resultado dessa dinâmica, o município passou a acolher muitos imigrantes, superior às médias de outros municípios (BAENINGER et al, 2010; ZAMBONI, 2018).

Os processos de modernização e de desenvolvimento que pautaram o crescimento econômico de Ribeirão Preto, ao mesmo tempo que elevaram a posição de destaque da cidade na rede urbana estadual e nacional, aprofundaram as desigualdades socioespaciais que já caracterizavam a cidade. Já na segunda metade do século XX, observaram-se mudanças significativas no processo de desenvolvimento econômico e social do país, com impactos na reestruturação urbana (segundo a rede urbana) e da cidade (sobre o seu tecido urbano).

Muitas cidades brasileiras de médio porte, após a reestruturação econômica iniciada em meados da década de 1970, como Ribeirão Preto, mudaram suas funções dentro da rede urbana e passaram a desempenhar não apenas papéis regionais, mas também passaram a desempenhar novos papéis no cenário internacional da divisão de trabalho. Paralelamente a essas mudanças, ocorreram profundas transformações no espaço urbano de muitas dessas cidades, como: a) ampliação significativa do tecido urbano; b) emergência de novas centralidades, novas formas de habitação e consumo; c) crescentes desigualdades e diferenças urbanas, já observadas por Sposito e Góes (2013).

Após a década de 1980, a estruturação urbana de Ribeirão Preto ganhou novos conteúdos com o surgimento de novas áreas de concentração comercial e de serviços. Além disso, a emergência de novas centralidades foi acompanhada pelo surgimento de novas formas de *habitat*. Assim, a dicotomia norte-sul, gestada desde o início da ocupação da cidade, aprofundou-se, com a zona norte sendo área de residência da população de mais baixa renda e a porção sul consolidada como área residencial de elite.

A recente reestruturação socioespacial das cidades brasileiras, incluindo Ribeirão Preto, foi acompanhada, como referido, por novas formas de habitar, em específico dos grupos sociais de maior poder aquisitivo, que passaram a ocupar e residir as áreas periféricas da cidade, implicando outro significado ao conceito de periferia e o reconhecimento da emergência de uma “nova periferia” com novos conteúdos (COSTA, 2006). Neste contexto, Zamboni (2018), ao analisar a expansão e conformação da zona sul de Ribeirão Preto, observou que o crescimento e valorização desta área foi devido à ação de atores locais, tanto do setor privado quanto do público, que produziram um ambiente urbano destinado para a elite. Entre 1954 e 2013, foram construídos mais de 68 espaços residenciais fechados em Ribeirão Preto, marcados por um processo de autoss segregação, a maioria deles localizados no vetor sul (POZZO, 2015).

Por outro lado, a zona norte, já caracterizada por ser a área de concentração de habitação de interesse social, cresceu e está crescendo graças às ações dos programas habitacionais de interesse social, como o *Programa Minha Casa Minha Vida*. Essa porção territorial também é marcada por um misto de ocupação urbana, por loteamentos regulares e irregulares, favelas e ocupações. O número de favelas entre 2016 e 2018 passou de 50 comunidades para 96. Esses fatos refletem não apenas a diferenciação socioespacial, principalmente entre norte e sul, mas também o aprofundamento das desigualdades entre os moradores de Ribeirão Preto.

Em consonância ao crescimento de novas formas de habitar, favelas e ocupações, a ascensão de novas centralidades também aprofundou a diferenciação socioespacial e assinala a estruturação da cidade pela lógica fragmentária, visto que as centralidades são segmentadas espacial e socialmente, apontando para a constituição de multi(poli)centralidades, como evidenciado por Dal Pozzo (2015) e Silva, Teixeira e Sposito (2021).

Destaca-se que a multicentralidade pode ser entendida como resultado da formação de outras áreas de concentração de comércio e serviços para além do “centro principal”, e influencia a perda relativa de importância desse centro. A multi(poli)centralidade, por outro lado, expressa com mais clareza as transmutações da estrutura urbana das cidades no mundo contemporâneo, pois o que se observa não é apenas a multiplicação das áreas centrais, mas sobretudo a diversificação de suas áreas sociais e econômicas.

Neste contexto, a espacialização do banco de dados de CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas) para os anos de 1990 e 2021 (Figuras 3 e 4), ilustra a emergência de novas concentrações de comércios e serviços e consequentemente, de centralidades temporalmente. Pode-se dizer que em 1990 havia uma alta concentração de CNPJs na zona central e, ao contrário, uma baixa concentração de CNPJs em outras áreas da cidade. Analisando as duas temporalidades, nota-se a expansão do centro principal em direção à zona sul, bem como um aumento da concentração de CNPJs no setor sul (32% do total da cidade), com queda da concentração na zona central (27%) no ano de 2021.

Em Ribeirão Preto, as estratégias dos agentes imobiliários locais, vinculados aos agentes que atuam no setor comercial em escala nacional e as concessões do poder público local, impulsionaram a expansão do setor comercial e de serviços para o sul, consubstanciando-se na produção de um espaço (na produção de habitação em espaços residenciais fechados de alto padrão), diferenciado (em termos de exclusividade, vigilância e segurança terceirizada) e valorizado (pela capacidade de produzir o diferencial absoluto de renda de maneira amplificada pelas ações de marketing e pela hipótese da ideologia da segurança urbana). São, portanto, áreas voltadas para as pessoas do tipo certo e o capital do tipo certo (FIX, 2007), além de serem pontos de verticalidade de capital.

Figura 3. Ribeirão Preto: Monocentralidade, 1990.

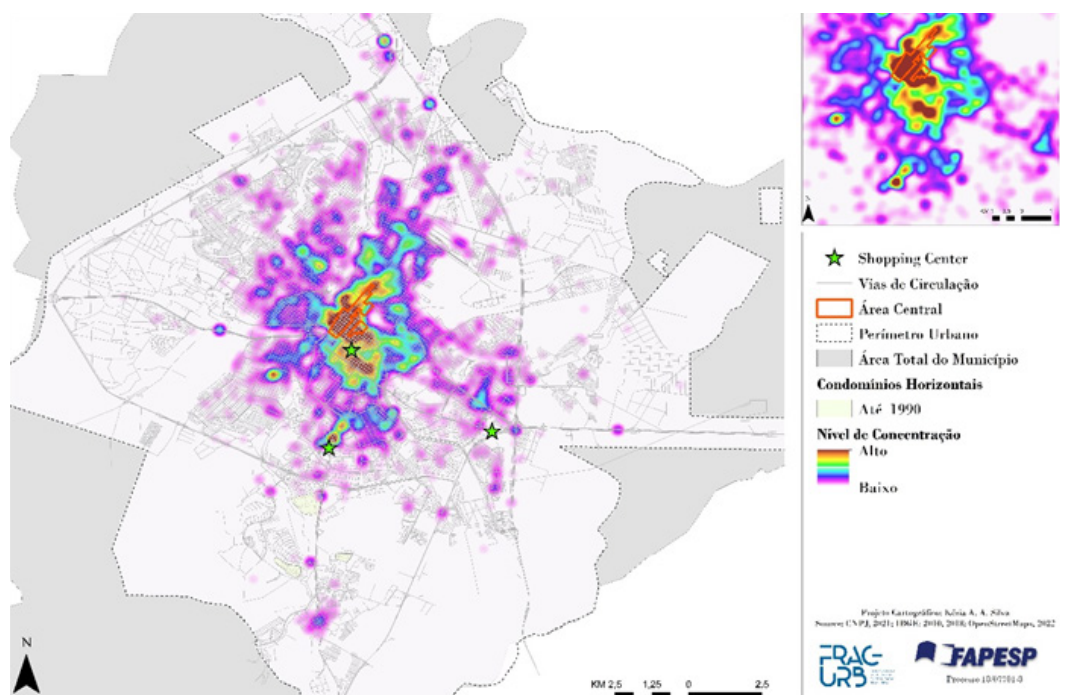
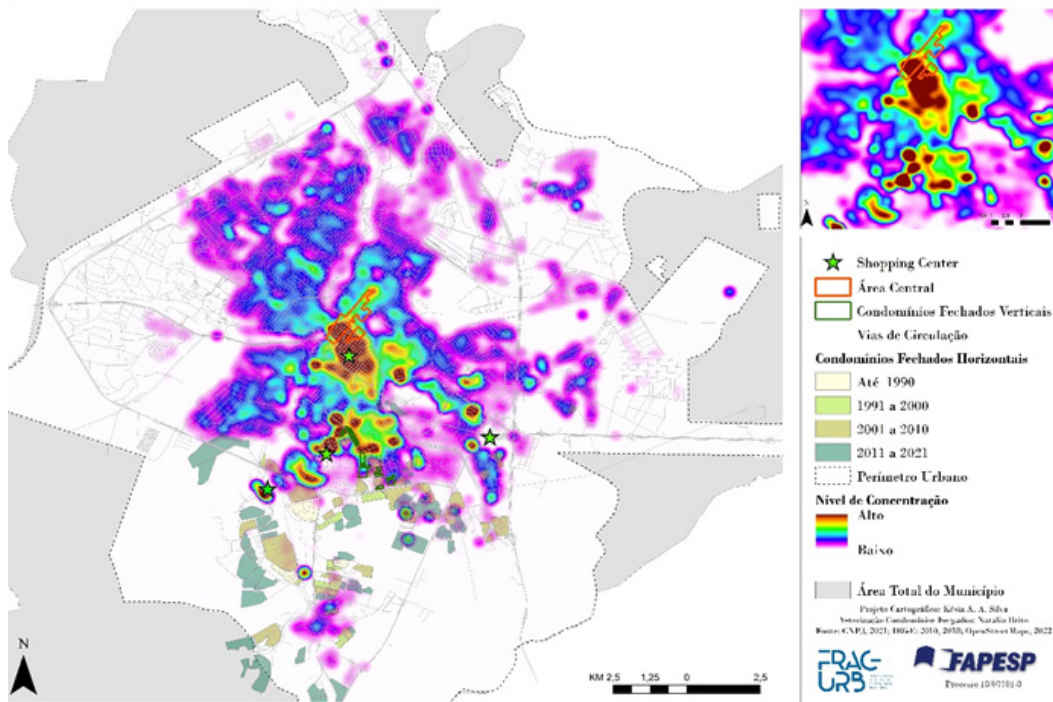


Figura 4. Ribeirão Preto: Multi(poli)centralidade, 2021.



Em outras palavras, as mudanças nos espaços urbanos das cidades médias têm sido mais intensas a partir da década de 1970, devido à diversificação por meio de novos centros de atividade econômica, como os *shopping centers*, sedes de empresas, novos serviços e formas de *habitat* que passaram a se instalar em áreas periféricas.

4 | METODOLOGIA: ENTREVISTAS, ENQUETES E CARTOGRAFIA

A apreensão de processos fragmentários pela perspectiva da mobilidade foi realizada por meio de três abordagens metodológicas: 1) entrevistas com moradores da cidade pertencentes a diferentes grupos sociais; 2) aplicação de enquetes em terminais urbanos para análise da mobilidade e acessibilidade, principalmente de grupos sociais pertencentes às camadas sociais mais baixas; 3) representação cartográfica dos fenômenos urbanos estudados na cidade.

O perfil dos entrevistados foi definido por meio de uma tipologia baseada no tipo de *habitat*, na idade e gênero dos cidadãos. Consideramos que, a partir de tipologias de *habitat*, seriam apreendidas as condições socioeconômicas, aspectos relativos à mobilidade e acessibilidade, entre outras práticas espaciais que são diferenciadas segundo o perfil dos moradores, que se distinguem em dois grandes grupos:

Habitação popular: grandes conjuntos habitacionais unifamiliares (mais de 500 casas); pequenos conjuntos habitacionais unifamiliares (menos de 500 casas); grandes condomínios verticais multifamiliares populares (mais de 500 unidades); pequenos condomínios multifamiliares verticais ou horizontais populares (menos de 500 unidades); bairros tradicionais; bairros irregulares (posses, favelas...).

Habitação de classe média e elite: condomínios verticais de médio e alto padrão; grandes espaços residenciais fechados de médio e alto padrão (mais de 100 casas); pequenos espaços residenciais fechados de médio e alto padrão (menos de 100 domicílios); bairros abertos tradicionais de classe média e alto padrão.

Ao entrevistar moradores de diferentes idades, sexo, grupo social e que residem em distintas áreas da cidade, consideramos que seriam verificadas práticas espaciais díspares em termos de trabalho, estudo, consumo e lazer. Foram entrevistados homens e mulheres, nas seguintes faixas etárias: 18 a 30 anos; 31 a 65 anos; mais de 65 anos.

As entrevistas **vêm sendo realizadas desde maio de 2020** e constam de 81 questões agrupadas de acordo com os temas de interesse da pesquisa: a) questões introdutórias; b) habitação; c) recreação; d) mobilidade; e) consumo; f) trabalho; (g) outros assuntos.

As enquetes foram aplicadas em áreas de grande concentração ou circulação de pessoas (principalmente quando se definiu uma centralidade – centro da cidade, rodoviária). O principal objetivo das enquetes foi captar os usos do tempo individual, o meio de transporte, a qualificação do cotidiano das pessoas, sua situação financeira em relação ao tipo de transporte e deslocamento, entre outras dimensões. O primeiro dado mencionado – o horário – é uma possibilidade de comparar as horas do dia passadas no transporte (em particular quem utiliza o transporte público) com o trabalho ou lazer.

A aplicação das **enquetes** no terminal central de Ribeirão Preto ocorreu no mês de novembro de 2021, em três turnos: pela manhã (entre 7h e 10h), no horário do almoço (entre 12h e 14h) e no final da tarde (entre 16h e 18h30), com o intento de captar os horários de maior circulação de pessoas. Os entrevistadores, ao circularem pelo terminal, buscaram sempre definir a escolha dos entrevistados, diferenciando-os por idade e sexo. As informações individuais registradas nos formulários das enquetes constituíram um banco de dados de natureza qualitativa que, uma vez comparado com as entrevistas (de outras pessoas), ajudou a qualificar a mobilidade, bem como as áreas de maior circulação da cidade, seus centros e subcentros.

A representação cartográfica dos fenômenos urbanos, em particular das principais dimensões empíricas que são objeto deste artigo – consumo, trabalho, circulação, moradia, lazer – permite realizar múltiplas análises socioespaciais. Por um lado, trata-se de combinar vários dados de diferentes fontes que contenham informações sobre tais dimensões; por outro lado, trata-se de compará-los com dados mais qualitativos de entrevistas realizadas com os moradores. A combinação de dados quantitativos e qualitativos revela aspectos multissetoriais sobre o cotidiano e as práticas espaciais dos habitantes, e permite elevar a compreensão sobre o aprofundamento da diferenciação socioespacial e das desigualdades. A diferenciação socioespacial é revelada, portanto, através do afastamento do outro no contexto de suas práticas espaciais, e resulta em outros processos socioespaciais como a segregação e a autosegregação, levando à ideia de cidade fragmentada. Além disso, a qualidade dos espaços de circulação cotidiana, como estradas, calçadas, iluminação pública, arborização, pode reforçar mais ou menos essa diferenciação de acordo com os espaços de referência de *habitat*.

Assim, a **representação cartográfica** dos fenômenos socioespaciais ligados à mobilidade, tem diversos objetivos. A primeira é identificar as atividades econômicas do território em conexão com dados sobre transporte público, principalmente linhas de ônibus, e as diferentes formas de habitação, como os conjuntos habitacionais populares do *Programa Minha Casa Minha Vida* ou os espaços residenciais fechados e seguros. Um segundo, qualificar os espaços de circulação por setor e categorias de renda familiar, de modo a evidenciar as desigualdades centro-periferia, no que diz respeito à mobilidade cotidiana. E um terceiro, em conexão com os dois anteriores, para comparar esses dados cartográficos com entrevistas com os moradores.

5 | ANÁLISE E RESULTADOS: MOBILIDADE COTIDIANA E PRÁTICAS ESPACIAIS

Em termos analíticos, as fragilidades da mobilidade cotidiana na cidade fragmentada são apreendidas neste artigo segundo duas perspectivas: através de dados sociodemográficos e pelas vozes dos sujeitos. Portanto, através das práticas espaciais e da análise das desigualdades através de dados quantitativos, a mobilidade e o processo de fragmentação socioespacial são analisados pela ótica da triplicidade do espaço de Henri Lefebvre (espaço concebido, espaço vivido e espaço percebido), conforme proposto por Legroux (2021). Assim, através da cartografia de um conjunto de dados sociodemográficos, a presente sessão debate as desigualdades que caracterizam a cidade de Ribeirão Preto e a mobilidade cotidiana.

Neste contexto, as Figuras 5 e 6 apresentam a dimensão do espaço percebido na estruturação da mobilidade em Ribeirão Preto. Para Legroux (2021), o espaço percebido por Lefebvre (1974), ou seja, aquele pensado e construído pelo poder político e econômico, por meio de incorporadores, urbanistas e tecnocratas – em termos de mobilidade, está ligado a um dos aspectos da definição de mobilidade proposta por Kaufmann, Bergman e Joye (2004): acessibilidade. Como a acessibilidade depende das condições materiais, meios de transporte e comunicação, equipamentos acessíveis e condições de localização a serem alcançadas, as estruturas que compõem o espaço percebido são elementos de análise de acessibilidade.

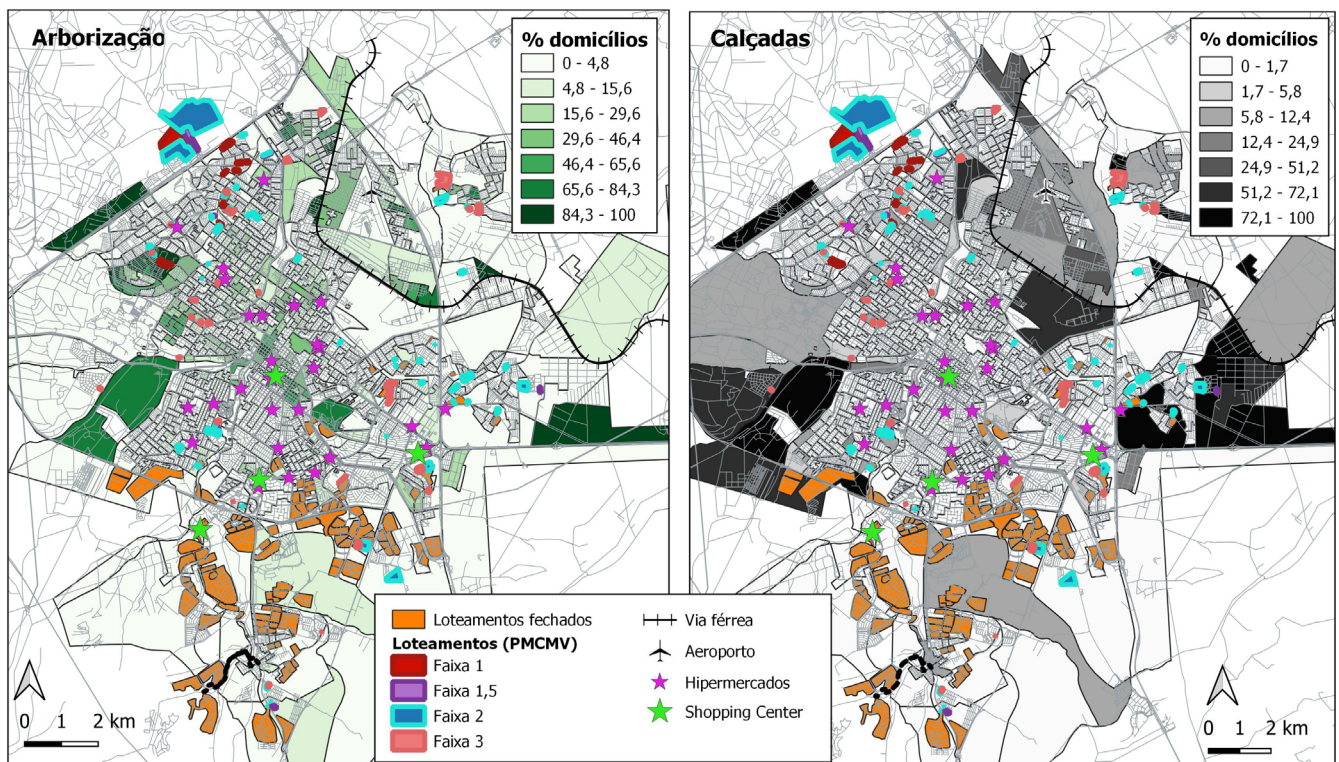
Claramente, o espaço de pensamento implica uma aproximação atenta às estruturas, às consequências do que foi planejado e construído que, para o tema da mobilidade, poderia ser pensado pelo viés da opressão, daquilo que se impõe: locais residenciais, oferece em termos de infraestrutura e, portanto, em termos de tempo de viagem, custos de transporte, acessibilidade à cidade, ou mesmo em termos de imobilidade total (LEGROUX, 2021, p 3).

Para qualificar os espaços de circulação, destacamos a noção de “caminhabilidade” (walkability ou marcheabilité) ou potencial pedestre, visando determinar as condições do espaço urbano que motivam o transporte ativo, incluindo a caminhada (ITDP, 2016). Essa noção estabelece os parâmetros fundamentais

para a atração de pedestres aos centros urbanos, ao mesmo tempo em que cria condições para a fluidez do transporte público, influência do comércio local e equipamentos culturais (SPECK, 2019; ANDRADE, LINKE, 2017; GEHL, 2010). Não visa apenas elementos físicos, como as características das rotas de viagem, mas também o uso do solo (distribuição das atividades econômicas), a política urbana etc. Para apreender as áreas da cidade de Ribeirão Preto que favorecem a caminhabilidade, cartografamos os setores censitários que não possuem calçadas e árvores na frente da residência (IBGE, 2010).

Quando analisamos espacialmente a ausência de calçadas ou árvores na frente da residência por setor censitário (Figura 5), verificamos que em Ribeirão Preto, há poucos setores censitários e domicílios com ausência de calçadas ou arborização urbana, o que mostra a ação do poder local em termos de políticas públicas para promover o transporte público e os modais leves. Os setores verdes e cinza escuro indicam, respectivamente, forte ausência de árvores e calçadas na frente da casa.

Figura 5. Ribeirão Preto: ausência de calçadas e de arborização urbana em frente da residência, 2010.



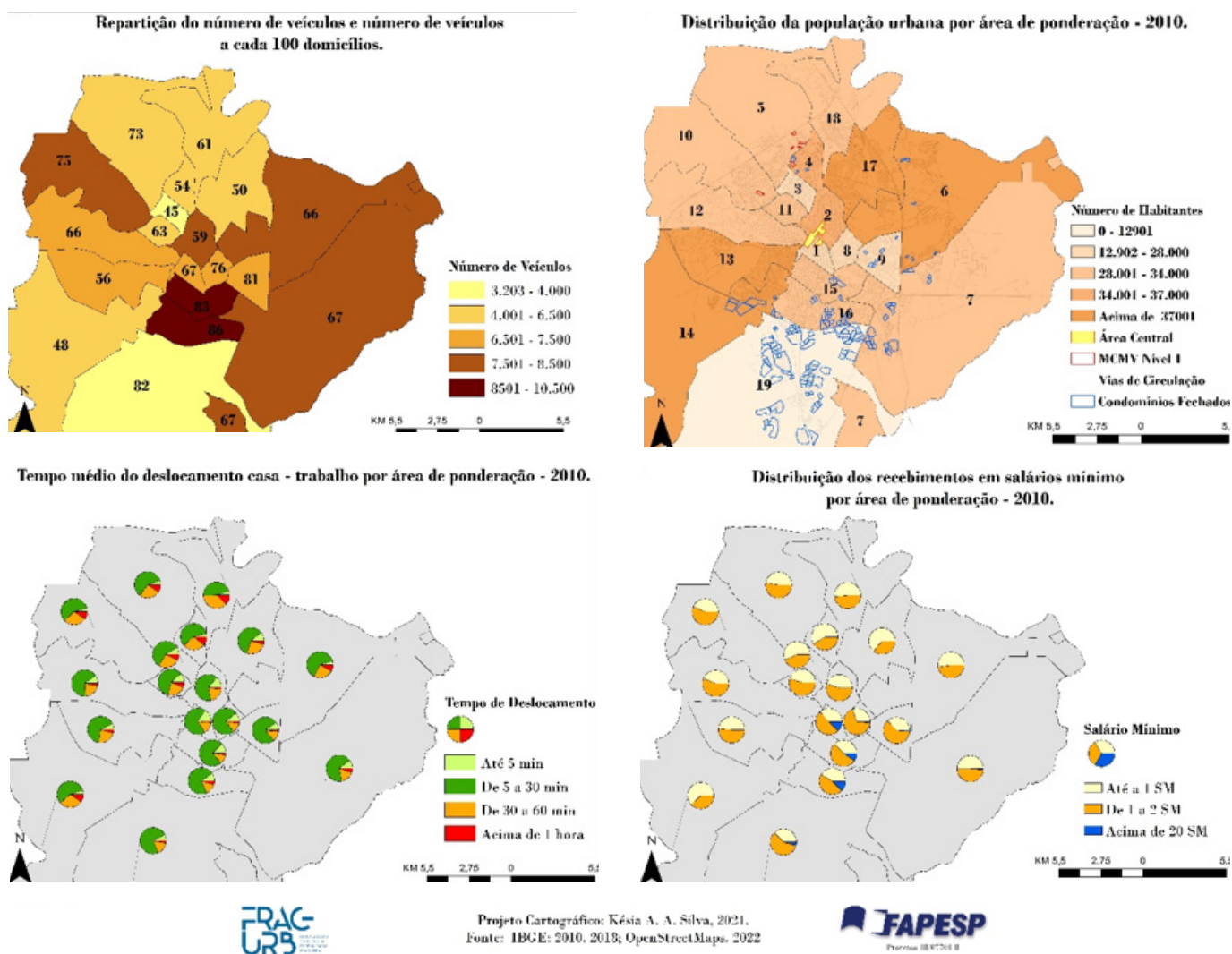
Os resultados desta análise podem trazer uma reflexão sobre a fragilidade socioespacial dos habitantes no que diz respeito à mobilidade ativa, como a caminhada. A cidade de Ribeirão Preto tem boa capacidade de melhorar as condições de mobilidade de modo adequado, principalmente com a instalação de equipamentos públicos urbanos. Todavia, o que se observa na constituição do espaço percebido é o massivo desenvolvimento de uma infraestrutura para o uso de carros particulares. Alguns bairros periféricos são locais menos favorecidos em termos de equipamentos públicos que podem incentivar a caminhada, como a presença de calçadas e espaços verdes urbanos.

Ainda analisando elementos inerentes à mobilidade, a Figura 6 apresenta um conjunto de dados sociodemográficos e indicadores de mobilidade selecionados para Ribeirão Preto por áreas de ponderação (AP)¹. No que diz respeito às viagens urbanas, os indicadores apresentados na Figura 6 permitem caracterizar alguns aspectos das desigualdades ligadas ao tempo de viagem. De fato, os dados não mostram a relação expressa entre os locais de trabalho, consumo e lazer, mas podemos fazer algumas inferências ao analisar estes dados em conjunto as áreas de concentração de CNPJs (Ver Figuras 3 e 4), que são – também – as áreas que concentram o maior número de postos de trabalho. A análise da relação entre o número de domicílios por veículo e a renda dos chefes de domicílio revela que as AP com maior número de chefes de domicílios que, em 2010, recebiam menos de um salário-mínimo, são aquelas com o menor número de carros de passeio, como nas áreas 3, 4, 14 e 17.

Por outro lado, a posse do carro particular é maior nas parcelas residenciais dos segmentos sociais de maior poder aquisitivo. Por exemplo, a AP 19 de Ribeirão Preto, onde está localizado o bairro Bonfim Paulista, conhecido pela concentração de grandes espaços residenciais fechados, tem o maior número de carros a cada 100 domicílios (82 carros para cada 100 domicílios). No entanto, mesmo estando localizado no

1 As áreas de ponderação (APs) são unidades geográficas definidas apenas para os censos de 2000 e 2010, consistindo no agrupamento mutuamente exclusivo de setores censitários contíguos. São a menor unidade geográfica com possibilidade de obter uma representação estatística das amostras dos Censos Demográficos.

Figura 6. Ribeirão Preto: Distribuição da população urbana, ganhos do chefe de domicílio, número de domicílios por veículo e tempo de deslocamento casa-trabalho, 2010.



limite urbano do município, o tempo de deslocamento entre o local de residência e o trabalho foi menor nesta zona de ponderação, quando comparado aos localizados na periferia da zona norte.

O adensamento do número de automóveis nas áreas de ponderação onde se localizam os estratos sociais superiores e os conjuntos habitacionais fechados, demonstra que a mobilidade individual não é causa, mas condição de reprodução do cotidiano de uma parte da população em relação aos meios de transporte. O advento do transporte individual e a expansão do tecido urbano já eram fenômenos ligados à cidade moderna, mas esse tipo de transporte se apresenta hoje como um suporte técnico para a consolidação das discontinuidades urbanas e a ruptura da cidade como um todo (SPOSITO e Góes, 2013).

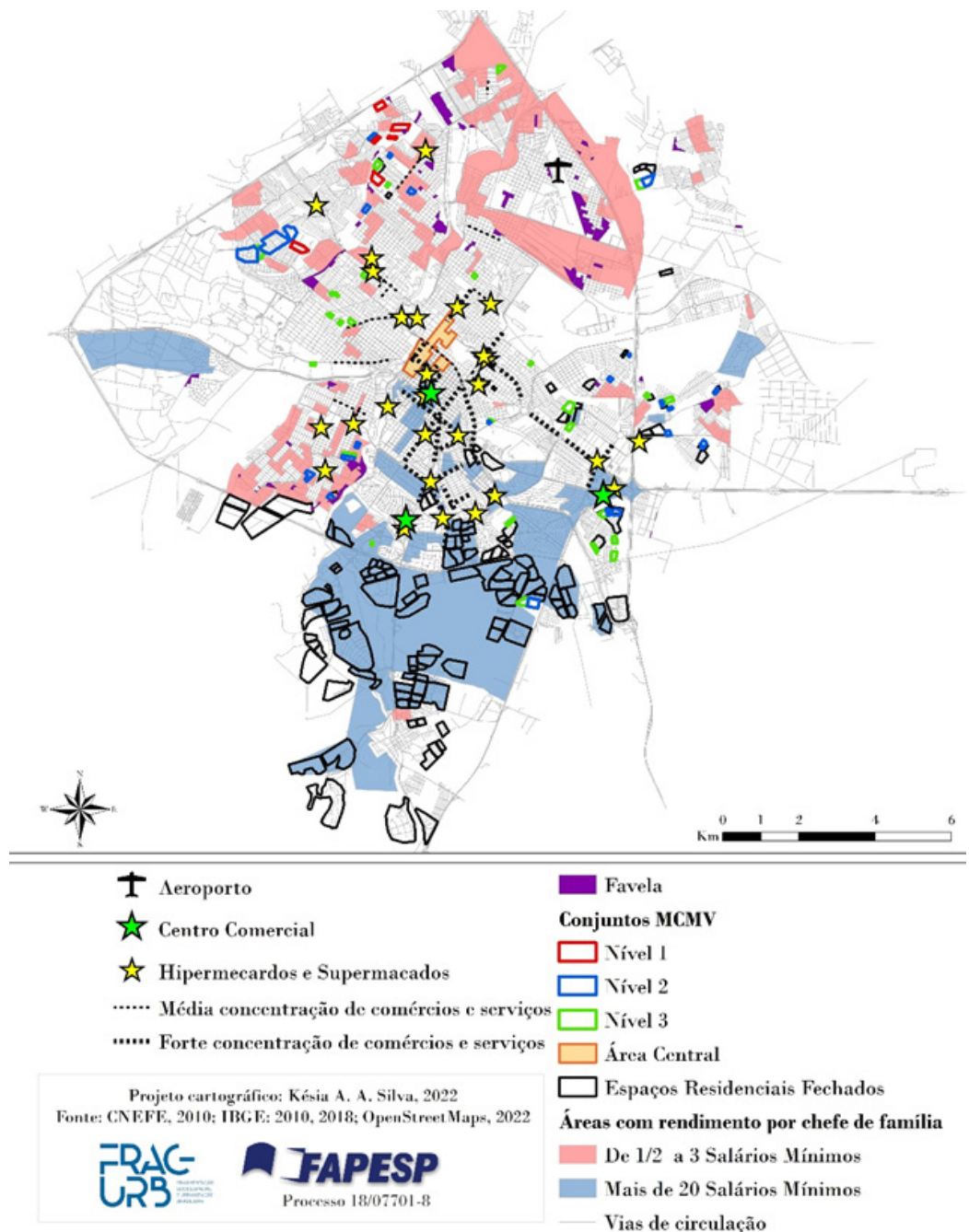
Em síntese, podemos dizer, de maneira geral, que há “diferentes cidades dentro da cidade”, entre a parte norte e a parte sul.

Mesmo considerando o centro como uma área de polarização, dispersão e concentração (Sposito, 1991, p. 2), a cidade de Ribeirão Preto que, grosso modo, apresenta as áreas norte e sul como polos contraditórios, pode ser centralizada pelas diferentes “cidades” que compõem a cidade (Figura 7):

1. a cidade consolidada, com o traçado ortogonal original, as ruas estreitas, a verticalização da segunda metade do século XX, a elevada densidade de edifícios antigos;
2. a cidade do desenvolvimento privado, composta por grandes espaços habitacionais fechados (ERF), avenidas largas, espaços verdes consideráveis, grandes casas unifamiliares, circulação preferencial do automóvel particular;
3. a cidade de habitação social resultante de programas públicos adequados de empresas imobiliárias que passaram a construir edifícios sem elevadores, até 4 pisos ou pequenas moradias unifamiliares, com materiais de construção de curta duração sem renovações, sem espaços exteriores, casas próximas umas das outras, áreas habitacionais de 32 a 46 m²;
4. a cidade da pobreza, principalmente aquela caracterizada pelas *favelas*², com total falta de infraestrutura, expostos a riscos climáticos – enchentes – renda familiar muitas vezes abaixo de um salário-mínimo, residências precárias construídas com materiais pouco resistentes, alta densidade de habitantes, com famílias várias vezes grandes.

² Segundo a definição oficial do IBGE (2019) o aglomerado subnormal (como pode ser identificada a favela) é uma forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia – públicos ou privados – para fins de habitação em áreas urbanas e, em geral, caracterizados por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas com restrição à ocupação.

Figura 7. Ribeirão Preto: Elementos da estruturação da cidade. 2018.



5.1 | A MOBILIDADE PELA VOZ DOS HABITANTES DE DIFERENTES *HABITATS*

A proposta, nesta parte, é expor como a mobilidade cotidiana pode ser apreendida pela voz dos habitantes dos diferentes *habitats* de Ribeirão Preto: os moradores de Espaços Residenciais Fechados (ERF) e os moradores de habitações sociais (neste caso, tomando dois exemplos: os conjuntos populares Cristo Redentor e Wilson Toni).

Os depoimentos das pessoas são, portanto, importantes para dar voz aos habitantes e, mais ainda, para mostrar empiricamente como a mobilidade, as decisões e, mais amplamente, as experiências urbanas podem ser apreendidas na cidade. As práticas espaciais dependem da experiência

urbana dos indivíduos, que condiciona as formas de acesso (meios de locomoção) e a qualidade da viagem (objetivo da viagem, condições geográficas da cidade, tempo, avaliação). A estratégia adotada foi a exposição e análise da história por meio das respostas (palavras, imagens sugeridas) das pessoas durante as entrevistas. A narrativa refere-se a como fatos, escolhas e atitudes são expostos ao longo do dia das pessoas, tomados como uma série de eventos que se articulam, se complementam e se contradizem, podendo ser repetitivos (ao menos no decorrer do dia, da semana ou em um horário mais amplo), singulares (quando aparecem apenas uma vez) ou resistentes (que persistem na narrativa, ganham força em sua representação) e, conseqüentemente, podem ser considerados como representativos da vida concreta das pessoas.

5.2 | A MOBILIDADE DESDE AS VOZES DA “PARTE SUL”

O que atrai os habitantes para os espaços residenciais fechados são, em geral e através do seu discurso, a segurança (em oposição à “violência” deduzida da cidade “aberta”), a tranquilidade (morar num espaço amplo, sem contato com os vizinhos) e o contacto com “natureza” (imagem formada a partir da separação entre sociedade e natureza, que é entendida como algo de fora, identificada com a arborização e os cursos d’água).

As menções a velocidade de deslocamento pela cidade para atingir metas de ida e volta sempre dependem do veículo particular. Como afirmam vários residentes de ERFs: *“Você pega o carro, você paga para ganhar tempo por causa de um horário [...] para ir ou voltar mais rápido. Ir ao supermercado ou levar os cachorros no veterinário »*; *“Uber eu utilizo quando saio para ir aos bares ou a um lugar de estacionamento difícil »*; *“longe do centro da cidade, eu aí não habitaria jamais, tumultuado, perigoso »*; *«eu já pensei em morar no centro da cidade, em um apartamento, mas eu acho que hoje não habitaria por causa do movimento, do fluxo de pessoas »*; *“tudo o que se precisa fazer no centro toma mais tempo »*. As “vozes do sul” contêm repetidos depoimentos que carregam a mesma tendência: o uso de veículos particulares, a velocidade de deslocamento e o fato de o centro da cidade não ser mais um local atrativo para todas as atividades (ou compras, ou seja, uso do tempo para consumo).

5.3 | A MOBILIDADE A PARTIR DAS VOZES DA “PARTE NORTE”

É possível apreender que a aceitação de condições precárias acaba sendo um aspecto da reação das pessoas. Veja o depoimento de um morador do Cristo Redentor, quando fala sobre seu bairro em comparação com outras partes da cidade: *“É longe, mas tudo é uma questão de costume, não é? » e completa-se por um argumento territorial que se torna uma barreira urbana: “Como estamos do lado de cá da autoestrada, eles acabam por não se preocupar com estes habitantes »* (Abate, 2021). A configuração da cidade e as possibilidades de mobilidade urbana dificultam ou impedem o acesso das pessoas do Cristo Redentor ao centro (afastamento, transporte público precário, impossibilidade de utilizar outros meios de transporte) ou outras áreas (parques da cidade para recreação).

Abate (2021) mostrou, na Figura 8, os traçados das duas linhas de ônibus que ligam o bairro Cristo Redentor ao centro de Ribeirão Preto. Estes traçados permitem os usuários se deslocarem de um ponto a outro (principalmente do bairro ao centro), mas, por outro lado, sem a possibilidade de utilizarem outros locais da cidade para as suas compras ou lazer. É o “efeito túnel” (Jirón, 2010) que ocorre e mostra que as pessoas se tornam “prisioneiras do espaço” (Santos, 1980). Diz outra voz, de outro bairro (Wilson Toni, conjunto de prédios de quatro andares, sem elevador, construído na última década no âmbito do *programa Minha Casa Minha Vida*, de uma mulher: “*Na cidade, do que você mais se desloca? Uber; Eu faço minhas caminhadas todos os dias. Mesmo agora com os parques fechados, eu caminho todos os dias*»; “*Os transportes coletivos, sim, eu já utilizei muito. Hoje eu utilizo menos, mas eu já utilizei muito* ». Para ir ao centro da cidade, uma outra mulher, residente no mesmo bairro, afirma que “*eu vou por Uber porque lá não há necessidade de pagar estacionamento ou andar muito para encontrar uma vaga na rua* ».

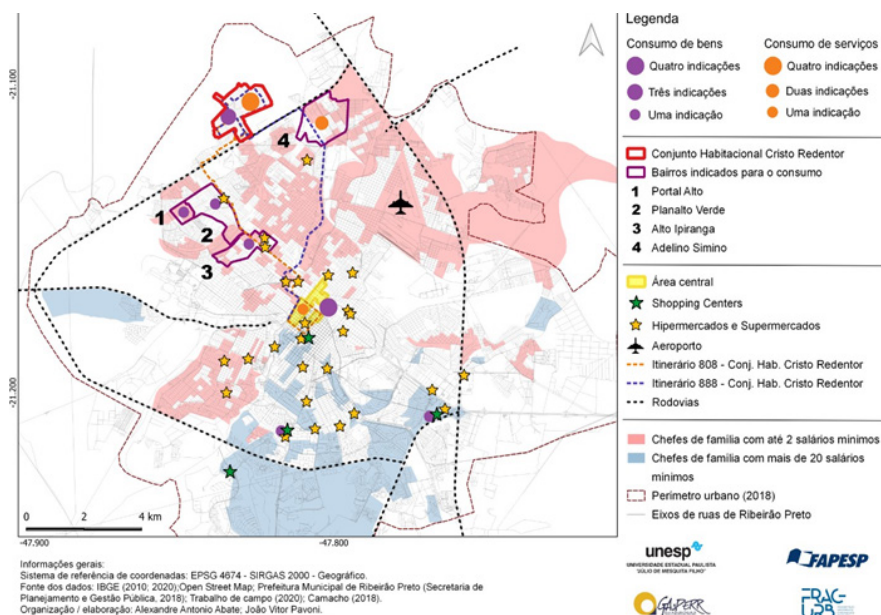
Outro testemunho vem do Jardim Pedra Branca, a leste da cidade, a 13 km do centro, de uma cidadina residente em casa própria, construída através de financiamento, realizada pela família na década de 2010, a entrevistada, estudante em Jaboticabal (cidade 70 km de sua casa), diz: “*Eu utilizo Uber e ônibus. Uber para me deslocar em Ribeirão Preto e o ônibus [intercidades] para ir estudar*».

As “vozes” dos habitantes do norte e leste da cidade testemunham ambiguidades e aspirações. O afastamento da área central é uma característica importante em suas práticas de deslocamento, assim como a dependência do transporte público, mesmo que o veículo particular ou a motocicleta sejam as alternativas mais citadas. Os percursos a pé são raros, e os de bicicleta na maioria das vezes para fins de lazer. No caso de percursos a pé, a situação das calçadas e as condições meteorológicas devem ser lembradas, mesmo que não tenham sido declaradas pelos moradores.

Comparando as partes norte e sul de Ribeirão Preto, podemos dizer que os depoimentos têm sido o componente empírico que usamos para dar voz aos “habitantes da periferia”, sejam eles compostos por conjuntos residenciais para a classe média ou para os menos afortunados. Em termos de renda na cidade de Ribeirão Preto, seja pelos ERF apropriados pela elite econômica local, com amplos espaços residenciais, ruas largas, muros altos, câmeras de vigilância e segurança privada, e acesso a espaços verdes também privados ou privatizado pela localização das residências³. As vozes do norte e do sul mostraram a cidade contraditória, que tem parte da população condicionada pelo transporte público, pelo transporte particular via aplicativos ou pelo veículo particular, e parte da cidade que dá as costas às outras, àquele que viaja em um veículo, em particular através de espaços seletivos.

3 Podemos, aqui, lembrar o que Ballesta (2016) disse sobre John Jackson: “O fato de suas notas de campo arquivadas serem quase todas fotográficas poderia corroborar sua preferência por escritos *in situ*, baseados sobretudo na captura visual”. Para completar os dados empíricos que serviram para observar a mobilidade na cidade de Ribeirão Preto, utilizamos outra possibilidade metodológica, que foi a aplicação de enquetes no terminal rodoviário urbano. De um total de 6 pesquisas, alguns dados merecem ser analisados.

Figura. 8. Ribeirão Preto. Linhas de ônibus de transporte coletivo entre o bairro Cristo Redentor e o Centro da cidade. 2021.



Fonte: Abate, 2021.

A análise das enquetes aplicadas no terminal central de Ribeirão também revelou aspectos importantes sobre a mobilidade cotidiana através das “vozes dos sujeitos”. Através do Gráfico 1, nota-se que – entre os entrevistados – o tempo médio de deslocamento foi de 30 minutos e 1 hora. (34,5% de 96 pesquisas), 26,2% dependem entre 1h30 e 2h, outros 25% gastam até 30 minutos viajando por esse meio de transporte; e 17,8% dos inquiridos gastam entre 1h00 e 1h30, para se deslocar, enquanto apenas 6% demoraram mais de 2 horas no deslocamento por transporte coletivo.

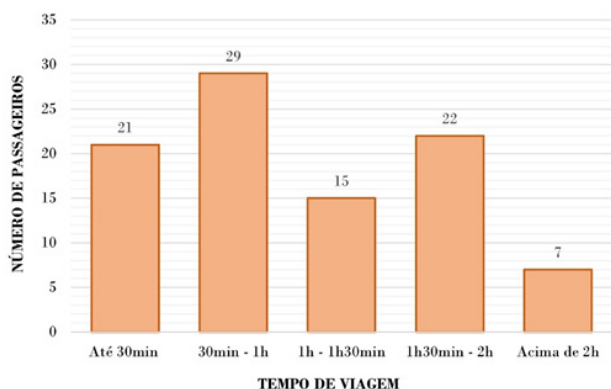


Gráfico 1. Ribeirão Preto: Tempo de deslocamento por meio dos transportes públicos, 2021.

Fonte: Trabalho de campo, enquetes, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Outro ponto analisado por meio das enquetes foi a frequência semanal no uso do transporte público (Gráfico 2). No total, 46,4% dos inquiridos utilizam seis a sete vezes por semana, o que permite deduzir que é para utilização diária deste meio de transporte; por outro lado, 22,6% utilizam o transporte cinco vezes por semana e 19,0% utilizam quatro vezes por semana; finalmente, 20,2% o utilizam três vezes ou menos.

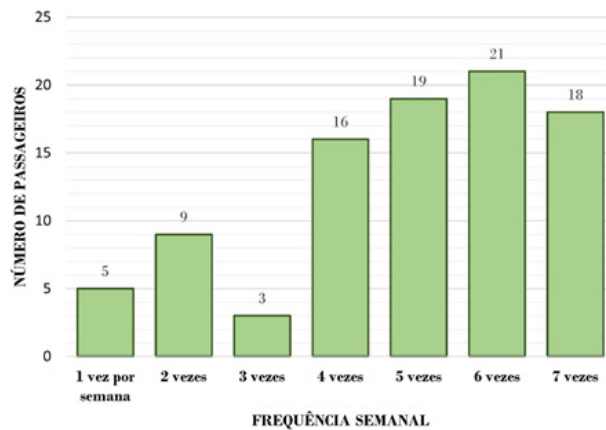


Gráfico 2. Ribeirão Preto: Frequência de utilização do transporte coletivo na semana, 2021.

Fonte: Trabalho de campo, enquetes, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Quanto à utilização de um ou dois ônibus por dia, 72,6% utilizam dois e 38,1% utilizam apenas um, o que neste último caso equivale a não ter de fazer qualquer correspondência entre o ponto de partida e o ponto de chegada. Em relação à motivação para uso do transporte público, o deslocamento em virtude do trabalho se coloca como o principal motivo., 8,2% por motivos de consumo, 9,0% para lazer e 3,3% para estudos. Parte dos entrevistados afirmou utilizar o transporte público por outros motivos, e entre os motivos o principal foi ir a consultórios médicos e hospitais, localizados principalmente no centro expandido de Ribeirão Preto. Nesse caso, pode haver mais de um motivo, incluindo deslocamento.

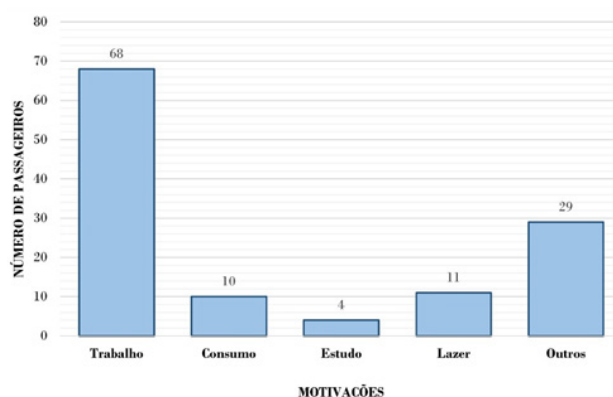


Gráfico 3. Ribeirão Preto: Principais motivações para utilização do transporte coletivo na semana, 2021.

Fonte: Trabalho de campo, enquetes, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Como destino, 29,5% das pessoas responderam que estavam indo para o centro da cidade. Os usuários do transporte público de Ribeirão Preto têm sua origem principal em bairros como o Cristo Redentor, localizado na zona norte, são usuários de bairros com predominância de chefes de família que ganham até três salários-mínimos.

Quando cruzamos esses dados com os indicadores de mobilidade (Figura 6) por áreas de ponderação, um ponto se destaca: o uso do tempo e do espaço são diferentes dependendo do meio de transporte utilizado, por exemplo, quando observamos o tempo de viagem mostrado na Figura 6, vemos – como já apontado – que os moradores da zona sul de Ribeirão Preto, mesmo morando em áreas geograficamente periféricas, têm tempo de deslocamento menor do que aqueles que residem nos setores mais pobres. Esse fato está relacionado ao tipo de modal utilizado, visto que o carro permite fluidez, quando comparado a outros tipos – como o transporte público urbano presentes na cidade. A relação entre renda e tipo de modal não é expressa apenas na Figura 6, mas também por meio das enquetes, visto que o transporte público em Ribeirão Preto é utilizado massivamente por grupos sociais mais baixos.

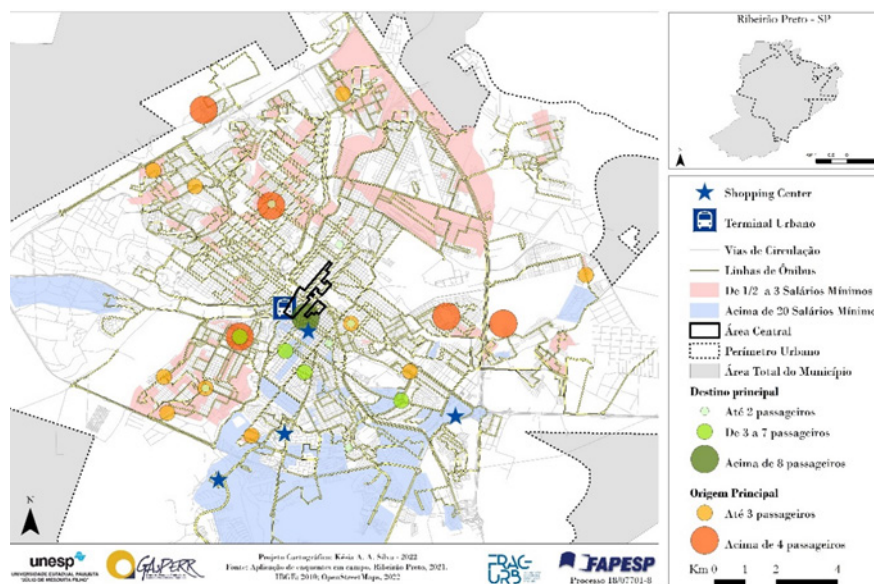
As contradições de preferências nas formas de se deslocar, ou seja, como os usos e apropriações do espaço urbano são feitos pela mobilidade, revelam-se nos processos socioespaciais. A estruturação de determinados modelos de mobilidade, como o transporte rodoviário, e o impacto do transporte motorizado (essencialmente transporte individual), está ligado à produção de morfologias urbanas segregadas e fragmentadas “porque, paradoxalmente, essas infraestruturas que ‘ligam’ fragmentos, criam inúmeras barreiras e linhas que literalmente cortam o espaço físico” (LEGROUX, 2021, p. 4). Além disso, a centralidade desse modelo rodoviário e automobilístico no sistema de mobilidade urbana brasileiro envolve também o processo de periferização, crescimento de vazios urbanos e fragmentação, como afirma Legroux (2021, p. 5):

Do ponto de vista da fragmentação socioespacial, o modelo viário tem impactos nas formas urbanas fragmentadas, ou seja, na intensificação de rupturas, descontinuidades, fragmentos, dispersão urbana. Isso está associado a um modo de vida, em que a lógica dominante (do espaço projetado) definiu a mobilidade como a ligação entre espaços altamente especializados e separados: da casa ao trabalho, do trabalho à academia, da academia ao shopping, do shopping para o clube etc. Nesse sentido, a homogeneização da sociedade resulta em uma crescente diferenciação e separação de lugares (LEFEBVRE, 1968, 1974). A fragmentação da mobilidade expressa também uma fragmentação social no movimento, com a criação de diferentes circuitos separados, para pobres, ricos, mulheres, idosos etc. (JIRÓN, 2010).

Buscando uma visão articulada entre os dados apresentados, pode-se dizer que quase um terço das pessoas tem como principal destino o centro da cidade (onde fica o terminal rodoviário), que chegar ao trabalho equivale à metade dos entrevistados, que mais de dois terços fazem pelo menos duas viagens por dia e essa metade usa o transporte público diariamente para as suas viagens. Por outro lado, mesmo com a imagem consensual de que o transporte público

viu sua qualidade ser questionada e degradada nos últimos anos, ele continua sendo importante para a mobilidade cotidiana de uma parcela expressiva da população, principalmente para as camadas sociais de baixa renda.

Figura. 9. Ribeirão Preto: Principais áreas de origem e de destino dos usuários dos transportes públicos. 2021.



Mesmo que os dados apresentados não sejam suficientes para falar em profundidade sobre a prática espacial ou experiência urbana, eles fornecem pistas para entender a mobilidade das pessoas dessa forma (neste caso, desconsiderando o veículo particular e os deslocamentos via aplicativos ou mesmo a pé, de bicicleta ou motocicleta).

6 | CONCLUSÃO

Como primeira conclusão, podemos dizer que o papel do centro da cidade é percebido de forma diferente pelos habitantes de diferentes *habitats*:

1. Os residentes dos bairros de elite (condomínios fechados ou condomínios verticais) colocam o centro da cidade como uma área pouco atraente, onde não pretendem se deslocar a não ser por motivos alheios à sua vontade, por se tratar de uma área densa, com muito movimento e onde é difícil estacionar;
2. No que concerne aos habitantes do Cristo Redentor, um bairro distante do centro histórico de Ribeirão Preto (14 km), eles são condicionados pelos itinerários do sistema de transporte público para sua mobilidade e consumo: viajam principalmente de ônibus em duas linhas que ligam o bairro ao centro da

cidade (“efeito túnel”) e fazem suas compras no centro (uma das extremidades de seus percursos) ou no próprio bairro, com pouca possibilidade de compra ao longo do caminho, em pontos intermediários;

3. A segurança é um tema que se repete por diferentes vozes, tanto do sul quanto do norte da cidade.

Portanto, em Ribeirão Preto, as condições de deslocamento inadequadas caracterizam uma mobilidade restrita e excludente (Abate, 2021), e tornam difícil uma equidade territorial. Seus moradores tornam-se “prisioneiros do espaço” (Santos, 1990).

Para além disso, a propósito da mobilidade geográfica, podemos concluir que as mudanças no sistema de transporte público (ônibus, irregularidades no tempo de circulação, manutenção dos veículos, controle da velocidade, enfim, a precarização do sistema) leva à escolha de outros meios de transporte: o automóvel particular, os sistemas como Uber, 99Táxi, mais rápidos ao fazer a ligação entre o lugar de partida e o lugar de chegada.

Os deslocamentos por bicicleta ou a pé sofrem da falta de espaços exclusivos, da precariedade das calçadas, das distâncias, da topografia, das condições climáticas.

Assim, a mobilidade geográfica das pessoas em Ribeirão Preto não é nem territorialmente nem socialmente uniforme. As preferências são pelo lugar de residência, pelas condições dos sistemas de transportes públicos e à posse de um veículo particular (ou sob demanda), o que leva às utilizações diferentes do espaço, seja por causa das diferentes rotas ou meios de locomoção (que definem os diferentes usos das vias públicas e a velocidade dos deslocamentos). Em relação ao centro principal da cidade, a frequência é mais intensa pelos habitantes com rendas baixas e evitado pelos habitantes com rendas elevadas.

Por fim, ousamos dizer que, em Ribeirão Preto, a produção do espaço urbano é cada vez mais “ex-centrada” – conformando novas centralidades motivadas pela localização dos shopping centers e dos espaços residenciais fechados – mas, ao mesmo tempo, “introcentrada” – com subcentros que ainda não são comparáveis ao centro principal, mas que têm a sua importância no comércio e nos serviços sem, no entanto, ultrapassar o papel do centro principal. Como acontece no “deslocamento” das centralidades para o sul da cidade, podemos dizer que há novos conteúdos na periferia da cidade (e não mais como zona de exclusão – embora o termo requeira mais análise, pois todos são incluído nas relações capitalistas de produção), podemos afirmar que há tendência a uma “perifilância”? ■

7 | REFERÊNCIAS

- ABATE, Alexandre A. **As vozes da fragmentação socioespacial**: uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Presidente Prudente, 2022, p. 270.
- ANDRADE, V; LINKE, C. **Cidades de pedestres**: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial. 2017.
- BALLESTA J. John Brinckerhoff Jackson, au sein des paysages ordinaires: recherches de terrain et pratiques photographiques amateurs. In: **L'espace géographique**. 2016-3 n^o, tome 45, p. 211-224.
- BAENINGER, R; *et al.* **Por Dentro do Estado de São Paulo - Polos Regionais**: São José dos Campos, Sorocaba e Ribeirão Preto. Vol. 3. 1^a ed. Campinas: NEPO-UNICAMP, 2010.
- CALIL Jr; O; FELDMAN, S. **O centro de Ribeirão Preto**: os processos de expansão e setorização. Dissertação de Mestrado. São Carlos: USP. 2003.
- COSTA, H. S. M; COSTA, G.M; MENDONÇA, J. G. de; MONTE-MÓR, R. L. de M. (Org.). **Novas periferias metropolitanas - A expansão metropolitana de Belo Horizonte**: dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: Editora C/Arte. 2006.
- DAL POZZO, C. F. **Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas**: os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente. Tese de Doutorado. Presidente Prudente: UNESP. 2015.
- ELIAS, D. **Globalização e Agricultura**: a região de Ribeirão Preto. São Paulo: EDUSP, 2003.
- FIX, Mariana. **São Paulo, cidade global**: fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo. 2007.
- GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva. 1^a ed. 2013.
- IBGE (2010). **Censo demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE.
- ITDP. **Índice de Caminhabilidade, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento**. 2016.
- JIRÓN, P. **Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile**: International Political Sociology. vol. 4, p. 66–79. 2010.
- LEGROUX, J. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. In: **Revista GEOgraphia**. Rio de Janeiro: UFF. v. 23. 2021.
- SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso da São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. 116 p. il.
- SILVA, K. A. A. de, TEIXEIRA, V. de M. L., SPOSITO, E. S. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. In: **Revista Geografares**, jul-dez, p. 113-139. 2021.
- SPECK, J. **A Cidade Caminhável**. São Paulo: Editora Perspectiva. 1^a ed. 2012.
- SPOSITO, E. S. **La movilidad en la ciudad del automóvil en Brasil**. Presidente Prudente: UNESP. 2021.
- SPOSITO, E. S., SPOSITO, M. E. B. Sociospatial fragmentation. In: **Revista Mercator**. Fortaleza, v.19, e19015. 2020.
- SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de centralidade urbana. In: **Revista de Geografia (UNESP)**, São Paulo: UNESP. v. 10, p. 1-18. 1991.
- SPOSITO, M. E. B.; GOES, E. M. **Espaços fechados e cidades**: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora da Unesp. 2013.
- ZAMBONI, D. P. **A territorialidade do capital**: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade. Tese de Doutorado. São Paulo: UFABC. 2018.

Recebido em: 02 de julho de 2022

Aceito em: 06 de outubro de 2022

artigo

MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET ACCESSIBILITÉ DANS LA VILLE FRAGMENTÉE: LE CAS DE RIBEIRÃO PRETO

ELISEU SAVÉRIO SPOSITO
Universidade Estadual Paulista
eliseu.sposito@unesp.br

VANESSA DE MOURA LACERDA TEIXEIRA
Aix-Marseille Université
vanessamlt2@gmail.com

KÉSIA ANASTÁCIO ALVES DA SILVA
Universidade Estadual Paulista
kesia.anastacio@unesp.br

*Ce texte est l'un des résultats de la
recherche réalisée dans la modalité
"projet thématique" financé par la Fapesp
(Fundação de Amparo à Pesquisa do
Estado de São Paulo), n° 2018/07701-8.

1 | INTRODUCTION

A cidade atual é reestruturada, quando o processo de reestruturação da cidade do ponto de vista da mobilidade e, notadamente, através do movimento dos habitantes revela transformações no nível da estrutura urbana. O espaço urbano e seu tecido urbano reestruturado pelo movimento cotidiano dos habitantes e o sistema de mobilidade propriamente dito (técnica, transporte, frequência) podem ser colocados em evidência a fim de fazer emergir o estado fragmentado da cidade. A mobilidade representa, assim, um desafio maior da reestruturação da cidade, especificando seu papel de ligação, de conexão e, acima de tudo, sua capacidade de fazer "mover" os elementos considerados estáticos no espaço como bens e informações.

O processo de desenvolvimento urbano remete à fragmentação socio-espacial. Ela é entendida como um processo que engloba outros fenômenos como a segregação e a auto-segregação afetando a mobilidade e a acessibilidade dos habitantes, especialmente quando o vínculo com o centro urbano e a centralidade urbana, no nível intra-urbano, é o desafio principal. A compreensão da fragmentação socio-espacial, além das formas urbanas, passa pela análise da vida cotidiana, principalmente através das dimensões de reprodução social das sociedades capitalistas, tais como o consumo, os lazeres, o alojamento, o trabalho e a mobilidade (LEGROUX, 2021). De acordo com este autor, a compreensão dos processos fragmentados vis-à-vis do cotidiano urbano e as práticas espaciais é uma "metodologia". Entre as dimensões da vida cotidiana mencionadas acima, a mobilidade faz o elo entre os outros, em uma cidade cada vez mais fragmentada: "(habitar,

consumir, lazeres, trabalho, relações, educação, saúde, etc.), o deslocamento (inclusive o orçamento necessário para financiar os deslocamentos) e os elementos espaciais (distâncias, barreiras físicas e simbólicas)" (LEGROUX, 2021, p. 2).

As práticas espaciais estruturam relações importantes no interior dos setores urbanos, especialmente aquelas relacionadas às atividades comerciais e de serviços do cotidiano. Essas práticas são reveladoras de uma lógica fragmentada, substituindo a lógica centro-periferia das décadas 1990, e nas quais a mobilidade e a acessibilidade são afetadas pelo novo modelo de cidade fragmentada. No tempo da "cidade do automóvel", desde as décadas 1970, no Brasil, além das metrópoles, as cidades médias são os locais onde a precarização do transporte público favorece o carro individual e os transportes alternativos, como "uberização" e os mototaxis. Isso impacta as relações de proximidade, especialmente no nível da mobilidade dos habitantes que se torna limitada devido à falta de infraestruturas locais, seja no nível dos transportes em comum ou ainda no nível das infraestruturas permitindo uma melhor pedestrianização, e na sua inter-relação com as atividades econômicas e o local de residência dos habitantes.

Exemplos empíricos demonstrarão a superposição dessas lógicas, especialmente como elas podem determinar as diferentes práticas espaciais dos habitantes. Os resultados desta análise podem contribuir para uma reflexão sobre a fragilidade socio-espacial dos habitantes em relação a

concerne la mobilité. Elle permettra aussi de mieux visualiser les inégalités socio-spatiales existantes entre les périphéries et les zones centrales à travers une étude comparée entre les espaces résidentiels fermés et les espaces du logement social.

Ainsi, pour comprendre la mobilité quotidienne dans la ville fragmentée, le texte est structuré en quatre parties. Dans la première, la problématique de l'étude est mise en évidence, en présentant les aspects théoriques de la mobilité quotidienne et de l'accessibilité. Dans la seconde, la structuration de la ville de Ribeirão Preto est discutée et articulé avec la problématique et méthodologies utilisées dans la partie suivante. Enfin, les données empiriques, la cartographie de Ribeirão Preto, sera confrontée à la théorie présentée dans la première partie. Dans les conclusions, certaines questions pointent vers ce qui peut aller au-delà de l'étude menée.

2 | PROBLÉMATIQUE: LA BASE THÉORIQUE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS LA VILLE FRAGMENTÉE

La ville contemporaine (comme c'est le cas de Ribeirão Preto, une ville que nous considérons moyenne) se présente comme un espace fragmenté, selon sa forme et son contenu. En termes de forme, la localisation des différents *habitats* (tels que les espaces résidentiels fermés, les grands ensembles de logements sociaux, les bidonvilles et la ville consolidée, historiquement construite et résiliente) définit la "plasticité" de l'espace urbain et les changements des infrastructures ; et les activités économiques, principalement le commerce et les services. L'évolution de la qualité des commerces et des services dans l'espace central, c'est-à-dire par l'émergence de structures multi(poly)centriques, la capacité de déplacement, la spécification de l'accessibilité, les possibilités de locomotion, les pratiques et le quotidien urbain révèlent, donc, le contenu de la fragmentation, qui peut être focalisé par différentes dimensions, comme le montrent Sposito, Sposito (2020, p. 2):

Whether related to economic, social, cultural, or political dimensions, historically the analysis of spatial differentiation has been important for those professionals focused on the study of urbanization and cities. Convergences and divergences, consensus and conflicts, coalitions, and contradictions of different orders have been made clear, either through the study of socio-spatial segregation and self-segregation or through a comprehension of the forms and manifestations of socio-spatial inclusion and exclusion. These dynamics should be associated with the socio-spatial fragmentation process but are often presented superficially as synonyms for it. Our understanding is that such processes (segregation, self-segregation, exclusion, and differentiation, defined as urban, spatial, socio-spatial, etc.) compose socio-spatial fragmentation, in multiple combinations that depend on the urban realities taken as references.

La fragmentation socio-spatiale, du point de vue des mutations récentes, peut être un objet à l'échelle de l'Amérique Latine et à l'échelle de la ville moyenne. Dans le cas de l'Amérique Latine, on peut comprendre la fragmentation en affirmant que la différenciation territoriale et la stigmatisation ont accru les inégalités socio-spatiales. Cet aspect devient plus évident avec la croissance de "nouvelles formes d'habitat urbain associées à l'existence d'espaces résidentiels fermés contrôlés par des systèmes de sécurité et de surveillance, générant des dynamiques de ségrégation et d'auto-ségrégation articulées entre eux" (SPOSITO, GÓES, 2013).

La fragmentation socio-spatiale repose également sur quatre autres processus : la séparation accrue des espaces de consommation, l'expansion des grandes surfaces commerciales et de services (centres commerciaux et hypermarchés) et le fonctionnement des entreprises à l'échelle internationale (réseaux de franchise et magasins) ; et le déclin relatif de l'importance de l'espace public, accompagné d'un changement de sa valeur et de son contenu, entraînant parfois à sa conversion en espace de circulation dans les fractions de la ville ou le désir de sécurité et de contrôle est amplifié. Ces deux derniers processus ne seront pas traités dans ce texte, mais ils ont été évoqués afin de présenter la fragmentation socio-spatiale dans ses différentes composantes conceptuelles.

En considérant maintenant les aspects de la mobilité quotidienne, on peut dire qu'elle comprend la possibilité qu'ont des personnes, des biens et des informations de se déplacer d'un point à un autre, dans la ville ou entre eux, ou entre ville et campagne, campagne et ville, par un moyen de locomotion. Par conséquent, elle peut être affectée par les caractéristiques de l'environnement physique et de la forme urbaine, telles que le relief, l'hydrographie et le tracé des routes. Aussi par les conditions sociales et économiques des habitants, telles que le pouvoir d'achat, l'âge, le niveau d'instruction, des attributs de la marchandise comme taille, poids, périssabilité et, enfin, par l'information, qui est donnée par la capacité d'équipement des réseaux internet et son accès. Quant à l'environnement urbain, les éléments les plus importants sont : l'éclairage public, les trottoirs, les rampes pour handicapés, les arbres et parcs, et le pavage urbain.

Quand on parle de mobilité quotidienne et de pratiques spatiales basées sur l'urbanisation brésilienne, on peut dire qu'elle présente de profondes inégalités socio-spatiales, ségrégation et auto-ségrégation, associées au concept de fragmentation socio-spatiale, ressenti par les habitants des périphéries urbaines, tant ils sont éloignés des territoires les mieux desservis par les moyens de transports et de consommation collectifs (infrastructures, équipements et services urbains).

Nous partons également de l'idée que la mobilité qui s'applique, généralement, au déplacement des personnes, peut aussi s'étendre aux biens de consommation. C'est la possibilité qu'ont ces éléments de se déplacer d'un point du territoire à un autre par certains moyens (voiture, vélo, moto, transports en commun) en tenant compte d'aspects souvent négligés par les études techniques : les contraintes géographiques (le relief et les conditions climatiques).

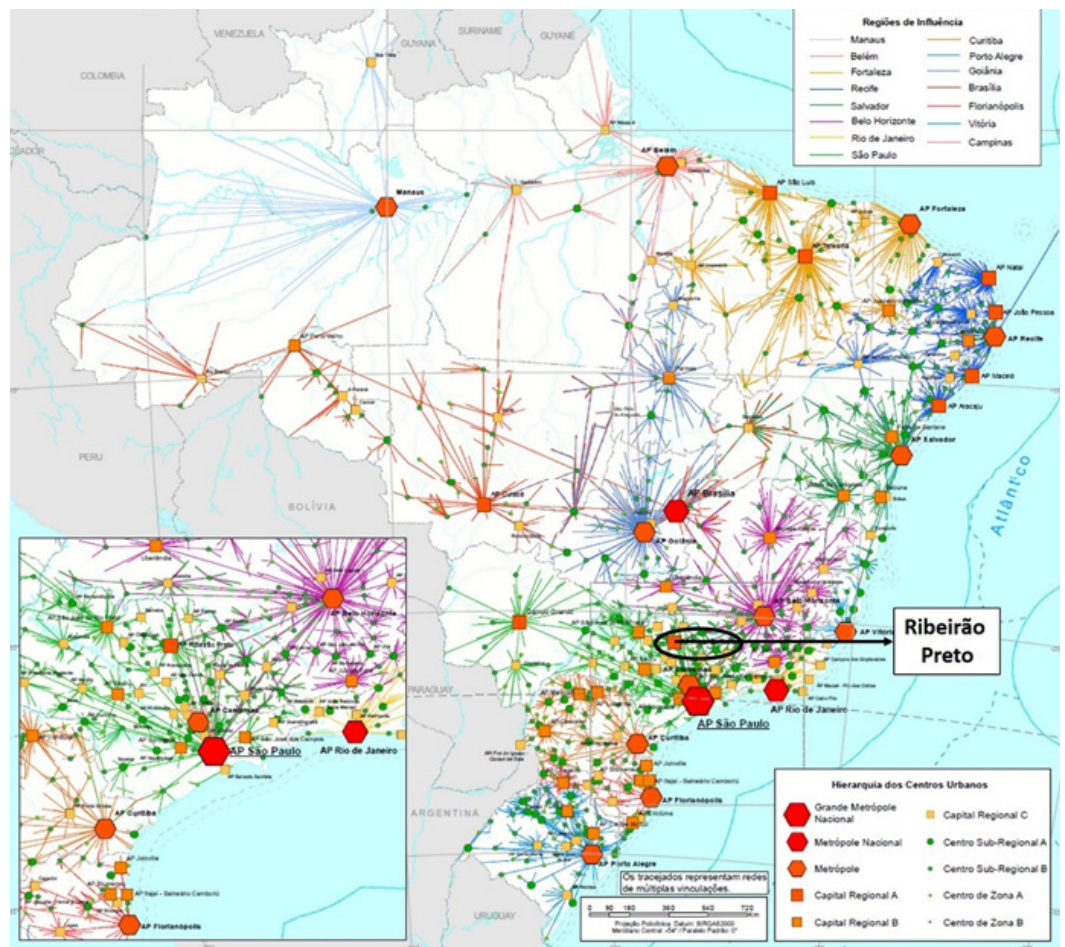
L'accessibilité étant liée aux conditions individuelles pour atteindre un certain lieu "en raison des attributs y inséparables" (SPOSITO, 2021), d'autres éléments doivent être pris en compte : concernant la forme urbaine, les tracés et leur maillage ; concernant les conditions socio-économiques des personnes, le pouvoir d'achat, l'âge, le niveau d'éducation, l'état de santé, la disponibilité et la capacité d'accès

et l'expérience urbaine (SPOSITO, 2021, p. 1). En bref, l'accessibilité dépend des caractéristiques de chacun et de l'environnement géographique, à l'époque de l'avancement des moyens technologiques (information et communication) "qui ont pris de l'importance dans la vie quotidienne des personnes" (SPOSITO, 2021, p. 2).

3 | PRÉSENTATION DE RIBEIRÃO PRETO

Le périmètre d'étude est la ville de Ribeirão Preto, ainsi certaines informations sont indispensables pour procéder à l'exposition des informations géographiques. La population estimée de la commune était de 720.116 habitants en 2020, selon l'IBGE (Institut Brésilien de Géographie et Statistique). Son pourcentage de population urbaine était de 99,7%. Le PIB annuel par habitant en 2019 était de R\$ 50.270,98 (supérieur à la moyenne nationale, qui était de R\$ 39.575 en 2020, mais inférieur à celui de l'état de São Paulo, qui était de R\$ 62.341,21 en 2020, selon la Fondation Getúlio Vargas) ce qui équivaut à US\$ 9.923,20 (équivalent au PIB par habitant de pays comme l'Argentine et le Mexique). L'IDH (Indice de Développement Humain) de la municipalité équivaut à 0,800 (au-dessus de l'IDH du Brésil, qui était de 0,765 en 2021, selon Agência Brasil, une agence gouvernementale fédérale).

Figure 1. Localisation de Ribeirão Preto dans l'état de São Paulo selon les Régions d'influence des villes (IBGE, 2018)



Ribeirão Preto est l'une des principales villes de l'état de São Paulo, fondée en 1871, située dans une zone très importante du point de vue socioéconomique (Fig. 1). Pôle technologique et l'un des principaux parcs agro-industriels, la ville est liée au processus de modernisation (ELIAS, 2003) développé dans l'Etat de São Paulo. Politiques gouvernementales fédérales et étatiques sur les infrastructures, la recherche technologique, le crédit agricole, etc. l'ont mise en valeur dans le domaine de l'agro-industrie et ont stimulé sa croissance démographique, en se concentrant sur la forme de structuration de l'espace urbain, car elles ont stimulé le développement de l'immobilier dans la ville.

Pour Elias (2003), Ribeirão Preto, bien que caractérisée comme une zone importante et même comme un îlot de modernité, a eu son développement économique basé sur une modernité incomplète "dans laquelle la richesse superpose un éventail important de décalages et déséquilibres d'activités économiques, sociales et culturelles" (p. 328).

Figure 2 – Ribeirão Preto. Situation géographique. 2020.



Fontes: Malha municipal e estadual censo demográfico, 2010.
Elaboração do Mapa: Késia Silva, 2020.



À partir de la seconde moitié du XXe siècle, des changements importants ont été observés dans le processus de développement économique et social du pays, avec des impacts sur la restructuration urbaine (selon le réseau urbain) et sur la ville (à propos de son tissu urbain).

Il y a eu une baisse du taux de croissance des métropoles et une augmentation démographique des villes moyennes. De nombreuses villes brésiliennes de taille moyenne, comme Ribeirão Preto, à la suite de la restructuration économique qui a commencé au milieu des années 1970, ont changé leurs fonctions au sein du réseau urbain et ont commencé à jouer non seulement des rôles régionaux, mais ont également commencé à jouer de nouveaux rôles dans la division internationale du travail. Parallèlement à ces changements, de profondes transformations de

l'espace urbain se sont produites, telles que : a) un élargissement important du tissu urbain ; b) l'émergence de nouvelles centralités, de nouvelles formes d'habitat et de consommation ; c) augmentation des inégalités et des différences urbaines, déjà observées par Sposito et Góes (2013).

La ville avait sa dynamique économique soutenue par des activités agro-exportatrices liées à la monoculture du café. Cependant, entre 1940 et 1980, en plus de connaître une intense modernisation et de modifier sa matrice économique, une grande partie de la population active étant désormais employée dans le secteur tertiaire, la ville est devenue le plus grand producteur de sucre et d'éthanol au monde. Du fait de cette dynamique, Ribeirão Preto a commencé à accueillir un nombre important de migrants, supérieur aux moyennes des autres communes (ZAMBONI, 2018).

Au cours des décennies suivantes, des transformations se sont produites avec l'apparition de zones de concentration commerciale et de services, générant de nouvelles centralités et de nouvelles formes d'habitat (POZZO, 2015).

Une double structure urbaine se consolide, créée au début de l'occupation de la ville. Le secteur nord a été consolidé sur la base de la construction de lotissements à faible revenu et des actions du gouvernement fédéral et des états dans le secteur du logement, tandis que le sud a été consolidé en tant que zone de résidence de l'élite. À la suite de ces processus plus récents de restructuration spatiale, dans plusieurs villes brésiliennes, dont Ribeirão Preto, de nouveaux groupes sociaux ont commencé à occuper les zones périphériques de la ville, ce qui implique une autre signification du concept de périphérie et la reconnaissance de l'émergence d'une "nouvelle périphérie" avec de nouveaux contenus (COSTA, 2006).

On y observe les "vecteurs d'expansion" entre les années 2000 et 2010. Le secteur sud est celui qui a subi le plus de transformations, du fait de l'action des acteurs locaux, tant du secteur privé que public, qui a produit un environnement urbain destiné à l'élite (ZAMBONI, 2018). Entre 1954 et 2013, plus de 68 espaces résidentiels fermés ont été construits à Ribeirão Preto, marqués par un processus d'auto-ségrégation, la plupart situés dans le vecteur sud (POZZO, 2015).

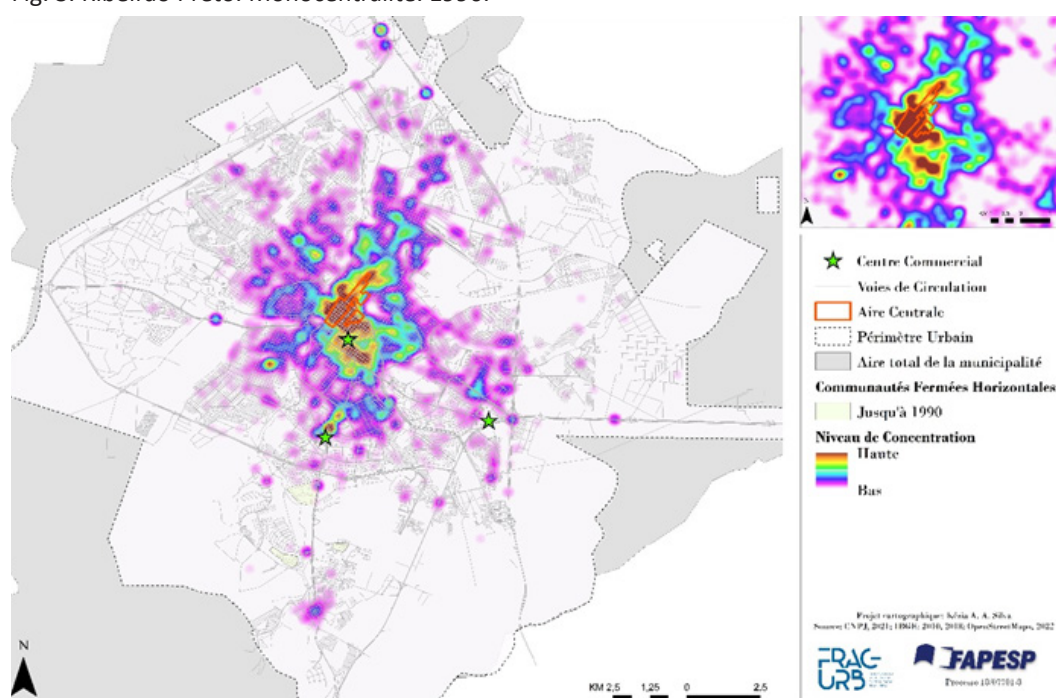
D'autre part, la zone nord, déjà caractérisée par le fait d'être la zone de résidence de la population aux revenus les plus faibles, s'est développée et se développe grâce à des actions de programmes de logement d'intérêt social, le plus récent du *Minha Casa Minha Vida*. Cette portion territoriale est également marquée par un mélange d'occupation urbaine et de bidonvilles. Le nombre de favelas entre 2016 et 2018 est passé de 50 communautés à 96. Ces faits reflètent non seulement la différenciation socio-spatiale, principalement entre le nord et le sud, mais aussi l'approfondissement des inégalités entre les habitants de Ribeirão Preto. Ce que l'on peut observer, c'est que la multi(poly)centralité de Ribeirão Preto a acquis de nouvelles conformations entre 1990 et 2019.

À travers la spatialisation des données du CNPJ (Registre National des Personne Juridiques), on peut affirmer qu'en 1990, il y avait une forte concentration des CNPJ dans la zone centre et, au contraire, une faible concentration des succursales dans la ville comme un ensemble. Le centre lui-même augmente sa superficie vers

le sud. Puis, dans les années 2010, d'une part, on constate la forte concentration des CNPJ dans le secteur sud, avec une baisse de concentration dans la zone centre (27%) et, d'autre part, une concentration importante des branches dans le secteur sud (32% du total de la ville).

À Ribeirão Preto, les stratégies des agents immobiliers locaux, liées aux agents qui travaillent dans le secteur commercial, mais à l'échelle nationale, les concessions de la puissance publique et l'expansion du secteur du commerce et des services vers le sud, ont produit un espace homogénéisé (dans la production de logements dans des espaces résidentiels fermés de haut standing), différencié (en termes d'exclusivité, de surveillance et de sécurité externalisée) et valorisé (en raison de la capacité à produire le revenu différentiel absolu de manière amplifiée par des actions marketing et l'hypothèse de l'idéologie de la sécurité urbaine). Il s'agit de zones visant l'acheteur adéquat et le capital suffisant, ainsi que des points de verticalité du capital.

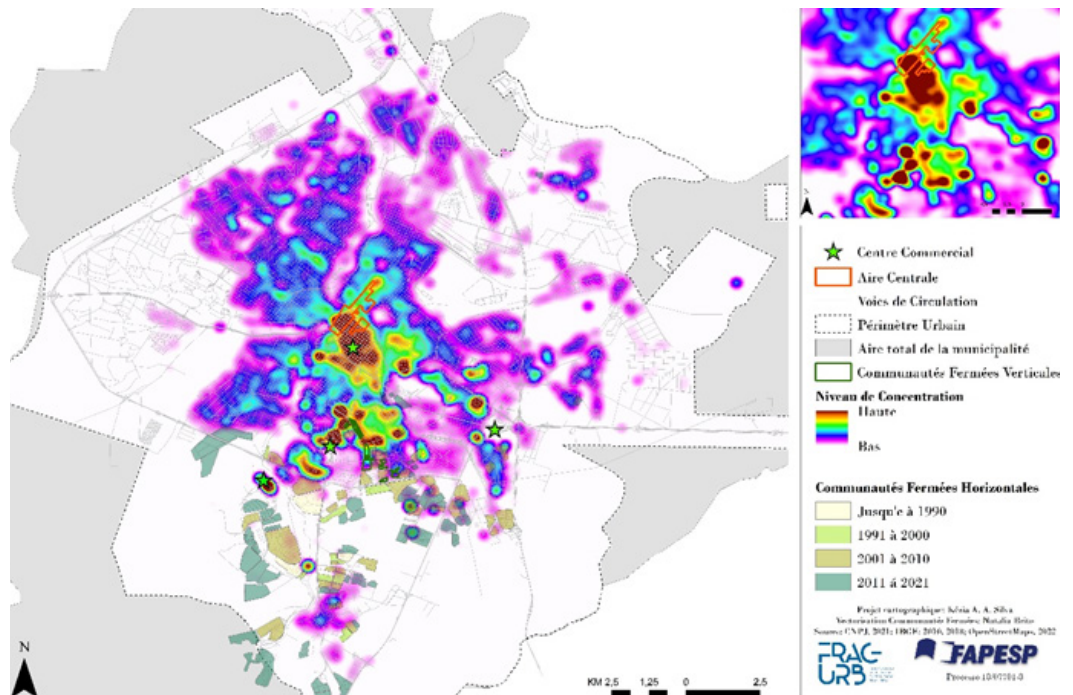
Fig. 3. Ribeirão Preto. Monocentralité. 1990.



Autrement dit, les changements dans les espaces urbains des villes moyennes ont été plus intenses à partir des années 1970 à cause de la diversification au travers de nouveaux centres d'activités économiques et des centres commerciaux, sièges d'entreprises, de nouveaux services et formes d'*habitat* qui se sont localisés dans des aires périphériques. Le centre est une aire de convergence dans la ville et entre des villes proches (réseau urbano-régional).

La multcentralité peut être comprise comme résultat de la formation d'autres zones de concentration de commerces et de services en plus du «centre principal», et influent sur la perte relative d'importance du centre principal. La multi(poly) centralité, d'autre part, exprime plus clairement les transmutations de la structure urbaine des villes dans le monde contemporain, car ce qui est observé n'est pas seulement la multiplication des zones centrales, mais surtout la diversification de leur contenu social et économique.

Fig. 4. Ribeirão Preto. Multi(poly)centralité. 2021.



Au-delà de ces définitions, la ville présente de nouveaux *habitats*: des ERF (des grands ensembles résidentiels de haut gamme fermés), des grands ensembles résultant des programmes publics de financement de l’habitation, comme c’est le cas, au Brésil, du *Programa Minha Casa Minha Vida* (PMCMV).

4 | MÉTHODOLOGIE: ENTRETIENS, ENQUÊTES, CARTOGRAPHIE

L’appréhension des processus fragmentaires à travers la perspective de la mobilité s’est faite à travers trois démarches méthodologiques; 1) des entretiens avec des citoyens appartenant à différents groupes sociaux; 2) application d’enquêtes dans les terminaux urbains pour analyser la mobilité et l’accessibilité, principalement des groupes sociaux appartenant aux couches sociales les plus basses; 3) la représentation cartographique des phénomènes urbains étudiés dans la ville.

Les entretiens, menés auprès de citoyens, ont suivi une typologie constituée à partir des variables *habitat*, âge et sexe. Nous considérons qu’à partir de l’*habitat*, les conditions socio-économiques, la mobilité et l’accessibilité seraient appréhendées, en plus du profil des personnes interrogées, les résidents de deux groupes :

1. **Habitats populaires:** grands ensembles de logements unifamiliaux (plus de 500 maisons) ; petits projets de logements unifamiliaux (moins de 500 maisons) ; grandes copropriétés verticales multifamiliales populaires (plus de 500 logements) ; les petites copropriétés multifamiliales populaires verticales ou horizontales (moins de 500 logements) ; quartiers traditionnels ; quartiers irréguliers (*squatters, slums...*).

2. Habitats de classe moyenne et d'élite: copropriétés verticales de moyenne et haute standing ; de grands espaces résidentiels fermés de moyen et haut standing (plus de 100 maisons) ; petits espaces résidentiels fermés de moyen et haut standing (moins de 100 logements) ; quartiers ouverts traditionnels de classe moyenne et haut standing.

Le choix d'interroger des citoyens d'âges et de sexes différents, résidents dans des zones variées de la ville, permet une analyse plus étendue des pratiques spatiales, ainsi qu'une meilleure compréhension sur le quotidien des habitants en matière de travail, d'études, de consommation et de loisirs. Hommes et femmes ont été interrogés, dans les tranches d'âge suivantes : 18 à 30 ans ; 31 à 65 ans ; au-dessus de 65 ans.

Les entretiens ont été menés en mai 2020 et sont composés de 81 questions regroupées selon les sujets d'intérêt pour la recherche : a) questions introductives ; b) logement ; c) loisirs ; d) mobilité ; e) consommation ; f) travail ; g) autres sujets.

Les sondages (enquêtes) ont été appliqués dans des zones de forte concentration ou de circulation de personnes (surtout lorsqu'une centralité a été définie – centre-ville, gare routière). L'objectif principal des enquêtes était de saisir les usages des temps individuels, les moyens de transport, la qualification de la vie quotidienne des personnes, leur situation financière par rapport au type de transport et de déplacement, etc. La première donnée évoquée – l'emploi du temps – rend possible la comparaison entre les heures passées de la journée dans les transports (notamment ceux qui utilisent les transports en commun) et le travail ou les loisirs.

L'utilisation d'un modèle préétabli montre que les formulaires utilisés lors des entretiens directs dans un lieu prédéfini, ont été remplis par des enquêteurs qui circulaient librement autour de la gare routière. Il a été toujours veillé que le choix des interviewés, soit différencié par âge et par sexe. Les informations individuelles enregistrées dans les formulaires ont constitué une base de données de nature qualitative qui, une fois comparée aux entretiens réalisés avec d'autres habitants, a pu aider à qualifier les espaces centraux et sous-centraux.

La représentation cartographique des phénomènes urbains, notamment des principales dimensions empiriques objet de cet article – consommer, travailler, circuler, habiter, loisir – nous permet de réaliser de multiples analyses socio-spatiales. D'une part, il s'agit de combiner plusieurs données de différentes catégories concernant telles dimensions ; d'autre part il s'agit de les confronter avec des données qualitatives issues des entretiens et enquêtes réalisés avec les habitants. Cette méthodologie révèle des aspects multisectoriels à propos du quotidien et des pratiques spatiales des habitants. La différenciation socio-spatiale est mise en cause par l'éloignement des différentes dimensions du quotidien et résulte dans d'autres processus socio-spatiaux comme la ségrégation et l'auto-ségrégation, menant à l'idée de la ville fragmentée. En outre, la qualité des espaces de circulation du quotidien, comme les routes, trottoirs, éclairage public, arborisation, peuvent plus ou moins renforcer cette différenciation selon les espaces de référence d'*habitat*.

Ainsi, la représentation cartographique des phénomènes socio-spatiaux liés à la mobilité a plusieurs objectifs. Un premier est celui d'identifier les activités économiques sur le territoire en lien avec les données sur le transport en commun, principalement les lignes de bus, et les différentes formes d'*habitat* tels que les lotissements populaires du *Programa Minha Casa Minha Vida* ou les espaces résidentiels fermés sécurisés. Un deuxième, de qualifier les espaces de circulation par secteur et catégories de revenus familiaux, afin de faire sortir les inégalités centre-périphérie vis-à-vis de la mobilité quotidienne. Et un troisième, en lien avec les deux précédents, de confronter ces données cartographiques aux entretiens avec les habitants.

5 | ANALYSE ET RÉSULTATS: MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET PRATIQUES SPATIALES

La proposition, dans cette partie, est d'exposer comment la mobilité quotidienne peut être appréhendée par les récits des résidents de différents *habitats* à Ribeirão Preto : résidents de copropriétés résidentielles fermées et résidents de logements sociaux. Les témoignages de personnes sont donc importants pour donner la parole aux habitants et, plus encore, pour montrer empiriquement comment la mobilité, les décisions et, plus largement, les expériences urbaines peuvent être appréhendées dans la ville.

Les pratiques spatiales dépendent de l'expérience urbaine des individus, qui conditionne les formes d'accès (moyen de locomotion) et la qualité des déplacements (objectif de déplacement, conditions géographiques de la ville, temps, évaluation).

Par conséquent, parallèlement aux pratiques spatiales, l'analyse de la mobilité et du processus de fragmentation socio-spatiale dans la ville de Ribeirão Preto est réalisée dans ce travail à travers l'espace, comme le propose Legroux (2021). Ainsi, les figures 5 et 6 présentent la dimension de l'espace conçu dans la structuration de la mobilité à Ribeirão Preto. Pour Legroux (2021) l'espace conçu par Lefebvre (1974), c'est-à-dire celui pensé et construit par le pouvoir politique, économique, à travers les aménageurs, les urbanistes et les technocrates – en termes de mobilité, est lié à l'un des aspects de la définition de mobilité proposée par Kaufmann, Bergman et Joye (2004) : accessibilité. Du fait que l'accessibilité dépend des conditions matérielles, des moyens de transport et de communication, des équipements accessibles, et des conditions de localisation à réaliser, les structures qui composent l'espace conçu sont des éléments d'analyse de l'accessibilité.

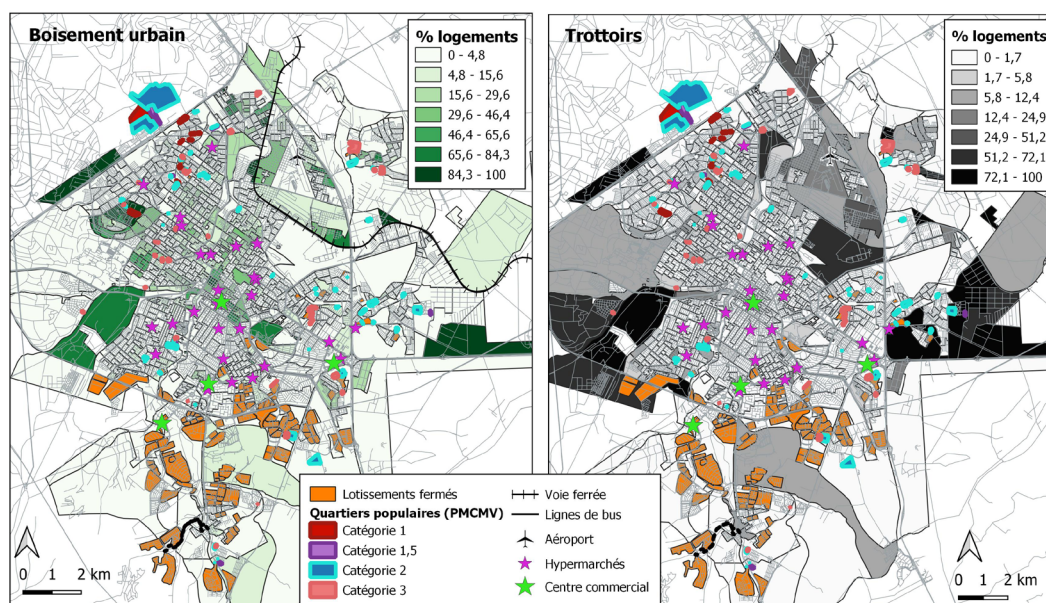
A l'évidence, l'espace pensé implique une approche attentive des structures, des conséquences de ce qui a été planifié et construit, ce qui, pour le thème de la mobilité, pourrait être pensé par le biais de l'oppression, de ce qui est imposé : localisations résidentielles, offres en termes d'infrastructures et, donc, en termes de temps de trajet, de coûts de transport, d'accessibilité à la ville, ou encore en termes d'immobilité totale (LEGROUX, 2021, p. 3).

Afin de qualifier les espaces de circulation par secteur, nous mettons en exergue la notion de "walkability" ou "marchabilité" ou du potentiel piétonnier, en visant à déterminer les conditions de l'espace urbain qui motivent le transport actif dont la marche à pied et, ainsi, d'utilisation de l'espace public (ITDP, 2016). Cette notion établit les paramètres fondamentaux d'attraction du piéton vers les centres urbains, tout en créant des conditions pour la fluidité du transport public, le rayonnement du commerce local et des équipements culturels (SPECK, 2019; ANDRADE, LINKE, 2017; GEHL, 2010). Elle ne vise que les éléments physiques comme les caractéristiques des voies de déplacement, mais aussi l'utilisation du sol (distribution des activités économiques), la politique urbaine, etc. Pour la cartographie des secteurs favorisant la piétonnisation, nous avons choisi d'utiliser uniquement les données sur l'absence d'arborisation et de trottoirs devant le domicile (selon l'IBGE, 2010).

Quand on analyse spatialement l'absence de trottoir ou d'arbres devant le domicile par secteur de l'IBGE (Fig. 5), on vérifie que Ribeirão Preto possède une bonne distribution de domiciles avec peu de secteurs sans trottoirs ou boisement urbain, ce qui montre une puissance locale en termes de politiques publiques à favoriser le transport en commun et les modes doux. Les secteurs en vert et gris foncé indiquent, respectivement, une forte absence d'arbres et trottoirs devant le domicile.

Les résultats de cette analyse peuvent apporter une réflexion à propos de la fragilité socio-spatiale des habitants en ce qui concerne la mobilité active comme la marche à pied. La ville de Ribeirão Preto a une bonne capacité à améliorer les conditions de mobilité à modes doux, notamment par l'installation d'équipements publics

Fig. 5. Ribeirão Preto : absence de trottoirs et boisement urbain devant le logement, 2010.



urbains, mais elle développe massivement les infrastructures pour l'utilisation de l'automobile individuelle. Certains quartiers périphériques sont des lieux moins bien lotis au niveau de la desserte en équipements publics pouvant favoriser la marche à pied comme la présence de trottoirs et d'espaces verts urbains.

Dans le même sens de présentation des indicateurs qui qualifient les structures de mobilité, la figure 6 présente un ensemble de données sociodémographiques et des indicateurs de mobilité sélectionnés pour Ribeirão Preto par Aires de Pondération¹ (AP). En ce qui concerne les déplacements urbains, les indicateurs présentés dans la figure 6 permettent de caractériser certains aspects des inégalités liées au temps de déplacement. En fait, les données ne montrent pas la relation expresse entre les lieux de travail, de consommation et de loisirs, mais compte tenu des niveaux de concentration des échanges et des services démontrés précédemment, certaines corrélations peuvent être relevées (confrontez les figures 3 et 4).

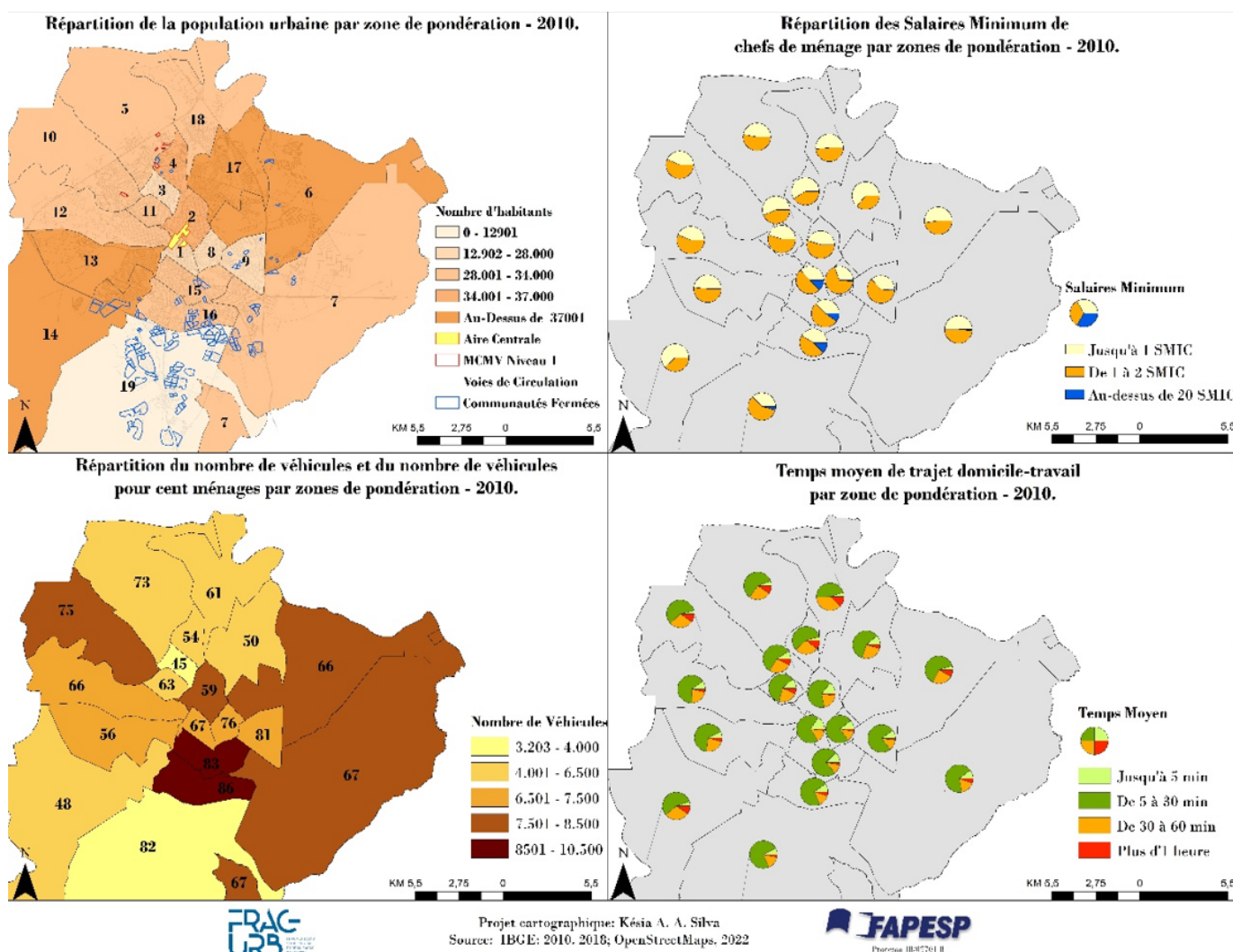
L'analyse de la relation entre le nombre de ménages par véhicule et le revenu des chefs de ménages révèle que les Aires de Pondération (AP) comptant le plus grand nombre de chefs de ménages qui, en 2010, percevaient moins d'un salaire minimum, sont celles qui comptent le moins de voitures particulières, comme dans les aires 3, 4, 14 et 17.

En revanche, la possession d'une voiture particulière s'exprime davantage dans les portions d'habitation des segments sociaux à plus fort pouvoir d'achat. Par exemple, l'AP 19 de Ribeirão Preto, où se situe le quartier Bonfim Paulista, connu pour la concentration de grands espaces résidentiels fermés, avait le plus faible taux de ménages par voiture en 2010, approchant la proportion d'un ménage par véhicule. Cependant, même étant situé à la limite urbaine de la commune, le temps de déplacement entre le lieu de résidence et le travail était plus court dans cette zone de pondération, lorsqu'on le compare à ceux situés en périphérie de la zone nord.

La densification de l'automobile dans les zones de pondération où se situent les couches sociales supérieures et les lotissements fermés démontre que la mobilité individuelle n'est pas une cause, mais une condition de la reproduction de la vie quotidienne d'une partie de la population qui choisit de nouveaux modes de transport. L'avènement des transports individuels et l'étalement du tissu urbain étaient déjà des phénomènes liés à la ville moderne, mais cette typologie des transports se présente aujourd'hui comme un support technique à la consolidation des discontinuités urbaines et à la rupture de la ville dans son ensemble (SPOSITO, 2013).

¹ Les aires de pondération (AP) sont des unités géographiques définies uniquement pour les recensements de 2000 et 2010, constituées du regroupement mutuellement exclusif de secteurs de recensement contigus. Ils sont la plus petite unité géographique avec la possibilité d'obtenir une représentation statistique à partir des échantillons des Recensements Démographiques.

Figura 6. Ribeirão Preto: Distribuição da população urbana, ganhos do chefe de domicílio, número de domicílios por veículo e tempo de deslocamento casa-trabalho, 2010.



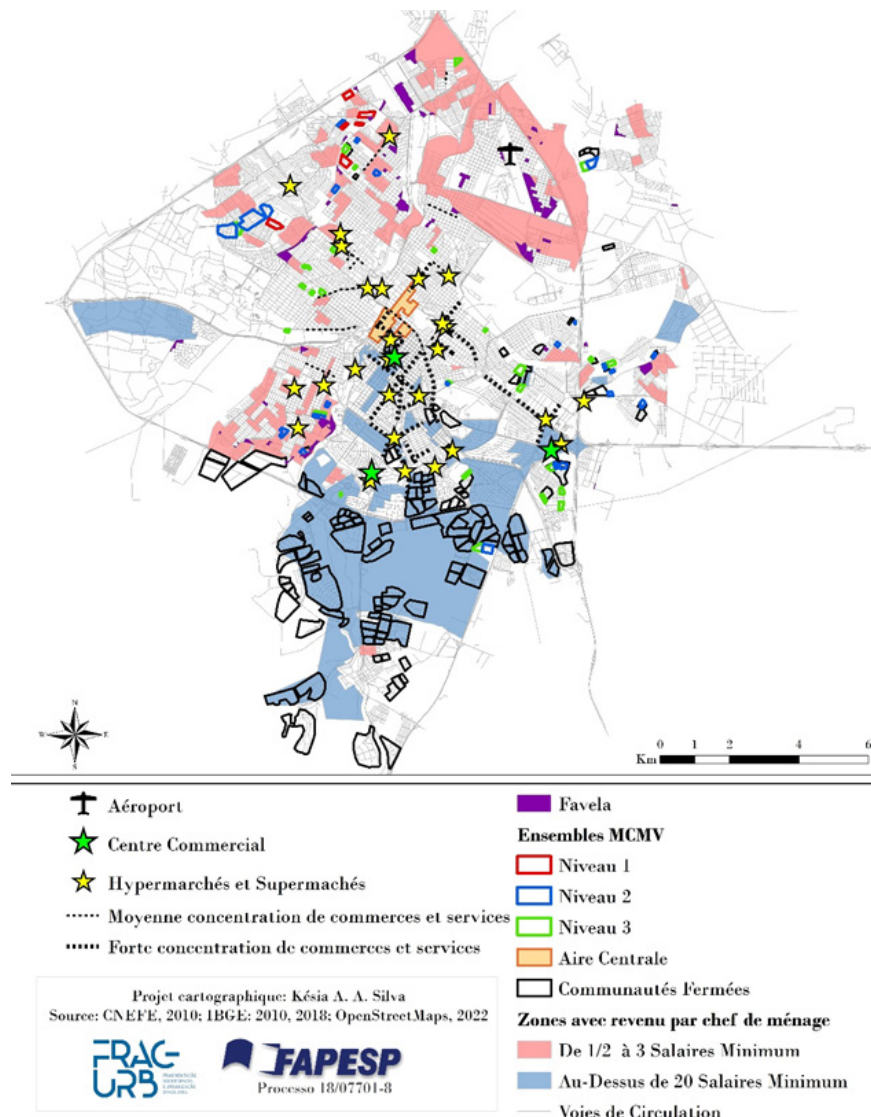
Comme le présente Sposito, Sposito (2022), il y a des “différentes villes dans la ville”, entre la partie nord et la partie sud.

Même en considérant le centre comme une zone de polarisation, de dispersion et de concentration (SPOSITO, 1991, p. 2), la ville de Ribeirão Preto qui, *grosso modo*, présente les zones nord et sud comme des pôles contradictoires, peut être centrée par les différentes "villes" qui composent la ville (fig. 7):

- la ville consolidée, avec le tracé orthogonal d’origine, les rues étroites, la verticalisation de la seconde moitié du XXe siècle, la forte densité de l’immobilier ancien;
- une ville d’aménagement privé, composée de grands lotissements fermés (les ERF – espaces résidentiels fermés), de larges avenues, des espaces verts considérables, de grandes maisons unifamiliales, circulation préférentielle de la voiture particulière (fig. 8);

- la ville du logement social résultant de programmes publics appropriés par des sociétés immobilières qui ont commencé à construire des immeubles sans ascenseur, jusqu'à 4 étages ou de petites maisons unifamiliales, avec des matériaux de construction qui durent peu de temps sans rénovations, sans espaces extérieurs, maisons proches les unes des autres, des surfaces d'habitation allant de 32 à 46 m²;
- la ville de la pauvreté, principalement celle caractérisée par des *favelas*², avec manque total d'infrastructures, exposés aux aléas climatiques – inondations – revenus familiaux souvent en dessous du SMIC, résidences précaires construites avec des matériaux peu résistants, forte densité d'habitants, avec des familles plusieurs nombreuses.

Fig. 7. Ribeirão Preto. Eléments de la structuration de la ville. 2018.



² Selon la définition officielle de l'IBGE (2019), les "favelas" sont une forme d'occupation illégale de terrains appartenant à la propriété publique ou privée, pour des fins d'*habitat* dans des zones urbaines. En générale sont caractérisées par une maille irrégulière, manque d'infrastructures de services essentiels et localisation dans des zones restrictives à l'occupation.

5.1 | LA MOBILITÉ PAR LES RÉCITS DES HABITANTS DES DIFFÉRENTS *HABITATS*

Cette partie propose d'exposer la mobilité quotidienne à partir des récits des habitants des différents *habitats* de Ribeirão Preto : les habitants des copropriétés résidentielles fermées et les habitants des logements sociaux (en l'occurrence, en prenant deux exemples : les ensembles populaires Cristo Redentor et Wilson Toni).

La stratégie adoptée a été l'exposition et l'analyse du récit à travers les réponses (mots, images suggérées) des personnes lors des entretiens. Le récit fait référence à la manière dont les faits, les choix et les attitudes sont exposés tout au long de la journée des gens, pris comme une série d'événements qui sont liés, se complètent et se contredisent, et peuvent être répétitifs (au cours de la journée, de la semaine ou dans un temps plus large), singuliers (lorsqu'ils n'apparaissent qu'une seule fois) ou résistants (qui persistent dans le récit, gagnent en force dans leur représentation). Par conséquent, ils peuvent être considérés comme représentatifs du quotidien des habitants.

5.2 | - LA MOBILITÉ DEPUIS LES RÉCITS DE "LA PARTIE SUD"

Les habitants des espaces résidentiels fermés sont attirés par le discours de la sécurité, en opposition à la "violence" supposée de la ville "ouverte". La tranquillité est-elle aussi mise en évidence, comme vivre dans un espace sans contact avec les voisins, et plus en contact avec la "nature" qui est comprise comme quelque chose d'extérieur et séparée de la société.

Les mentions de vitesse, la vitesse de déplacement dans la ville pour atteindre les objectifs d'aller et venir, dépendent toujours du véhicule particulier. Comme le prétendent plusieurs habitants de l'ERF : "Tu prends la voiture, tu payes pour gagner du temps, à cause d'un horaire [...] pour aller et revenir plus vite. Aller au supermarché et emmener les chiens chez le vétérinaire" ; "Uber que j'utilise quand je sors dans des bars ou un endroit avec un stationnement difficile" ; "loin du centre-ville, je n'y habiterais pas, tumultueux, dangereux" ; "Je pensais déjà habiter en centre-ville, dans un appartement, mais je pense qu'aujourd'hui je n'habiterais pas à cause du mouvement, du flux de personnes" ; "tout ce que vous devez faire dans le centre prend plus de temps". Les "voix du sud" contiennent des propos qui se répètent et sont chargés de la même tendance : l'utilisation des véhicules privés, la rapidité des déplacements et le fait que le centre-ville n'est plus un lieu attractif pour toutes les activités (qu'il s'agisse de recherche de services ou d'achats, c'est-à-dire d'utilisation du temps pour la consommation).

5.3 | - LA MOBILITÉ DEPUIS LES RÉCITS DE "LA PARTIE NORD"

ÉIl est possible d'appréhender que l'acceptation des conditions précaires finit par être un aspect du discours des habitants. Voici le témoignage d'un habitant du Cristo Redentor, quand il parle de son quartier par rapport aux autres parties de la ville : "C'est loin, mais tout est une question de coutume, n'est-ce pas ?" et complète par un argument territorial qui devient une barrière urbaine : "Comme on est de ce côté-ci de l'autoroute, ils finissent par ne pas desservir ces

habitants" (Abate, 2021). La configuration de la ville et les possibilités de mobilité urbaine rendent difficiles ou empêchent l'accès au centre par les habitants du Cristo Redentor (éloignement, transports en commun précaires, impossibilité d'utiliser d'autres moyens de transport) ou à d'autres zones (parcs de la ville pour le loisir).

Abate (2021) a montré, dans la figure 8, les traces des deux lignes de bus qui relient le quartier de Cristo Redentor au centre-ville de Ribeirão Preto. Ces parcours conditionnent les usagers à se déplacer d'un point à un autre (du quartier au centre) sans connexion mais, en revanche, sans possibilité d'utiliser d'autres lieux de la ville pour leurs achats ou leurs loisirs. C'est "l'effet tunnel" (Jirón, 2010) qui se produit et montre que les gens deviennent "prisonniers de l'espace" (Santos, 1980).

Dans un autre quartier (Wilson Toni, ensemble de bâtiments à quatre étages, sans ascenseur, construit aux années 1980 dans le cadre d'une politique de financement publique du Sistema Financeiro de Habitação), une femme dit : "En ville, est-ce que tu te déplaces plus de... ? Uber ; Je fais mes promenades tous les jours. Même maintenant avec les parcs fermés, je marche tous les jours" ; "Les transports en commun, oui, je les ai beaucoup utilisés. Aujourd'hui, je les'utilise moins, mais je les'ai beaucoup utilisés". Pour aller au centre-ville, une autre femme, résidente dans le même quartier, affirme que "je vais en uber parce que là-bas on n'a pas besoin de payer le parking ou rouler pour trouver une place dans la rue".

Un autre témoignage vient de Jardim Pedra Branca, à l'est de la ville, à 13 km du centre-ville, en l'occurrence issu de leur propre construction, avec financement, réalisée par la famille dans les années 2010. L'homme, étudiant à Jaboticabal (ville à 70 km de chez lui), dit : "J'utilise uber et le bus ... uber pour me déplacer à Ribeirão Preto et le bus [intercity] pour aller étudier".

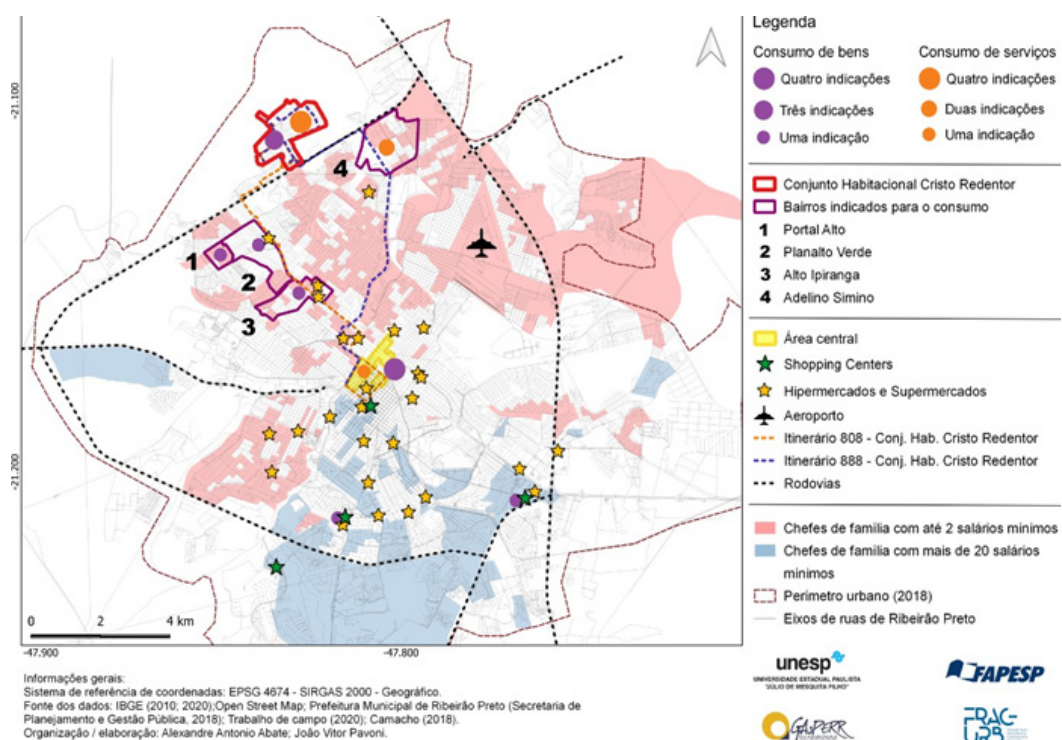
Les récits des habitants du nord et de l'est de la ville témoignent d'ambiguïtés et d'aspirations. L'éloignement de la zone centrale est une caractéristique importante dans leurs pratiques de déplacement et ils dépendent beaucoup des transports en commun, même si le véhicule privé ou la motocyclette sont les alternatives les plus citées. Les parcours à pied sont rares et à vélo le plus souvent à des fins de loisirs. Dans le cas d'itinéraires piétonniers, la situation des trottoirs et les conditions météorologiques doivent être rappelées, même si elles n'ont pas été déclarées par les habitants.

En comparant les parties nord et sud de Ribeirão Preto, on peut dire que les témoignages ont été la composante empirique que nous avons utilisée pour donner la parole aux "habitants de la périphérie", qu'ils soient composés de complexes résidentiels pour la classe moyenne ou pour les moins favorisés. En termes de revenus dans la ville de Ribeirão Preto, soit par les complexes résidentiels fermés appropriés par l'élite économique locale, avec de grands espaces résidentiels, de larges rues, de hauts murs, une surveillance par caméras et une sécurité privée, et un accès à des espaces verts également privés ou privatisé par la localisation

des résidences ³. Les récits du nord et du sud ont montré la ville contradictoire, qui a une partie de la population conditionnée par les transports en commun, par les transports privés via des applis ou par le véhicule privé, et une partie de la ville qui tourne le dos à l'autre, à celle qui se déplace en véhicule, notamment par des espaces sélectifs.

3 On peut, ici, se souvenir de ce que Ballesta a dit à propos de John Jackson : "Le fait que ses notes de terrain archivées soient quasiment toutes photographiques pourrait corroborer sa préférence pour des écritures *in situ*, reposant avant tout sur de la captation visuelle". Pour compléter les données empiriques qui ont servi à observer la mobilité dans la ville de Ribeirão Preto, nous avons utilisé une autre possibilité méthodologique, qui était l'application d'enquêtes dans la gare routière urbaine. Sur un total de 86 enquêtes, certaines données méritent d'être analysées.

Fig. 8. Ribeirão Preto. Lignes de bus de transport en commun entre le quartier du Cristo Redentor et le Centre-ville. 2021.



Source: Abate, 2021.

Concernant le temps de trajet, la plus grande partie (34,5% de 96 enquêtes) met entre 30 minutes et une heure pour se déplacer en transport en commun (notamment en bus). Ensuite, 26,2% passent entre 1h30 et 2h ; ensuite, 25 % passent jusqu'à 30 minutes à voyager par ce moyen de transport ; entre 1h00 et 1h30, 17,8% des répondants passent du temps à se déplacer et 6,0% passent plus de deux heures à se déplacer, les autres "temps" ayant moins d'importance dans le groupe de répondants.

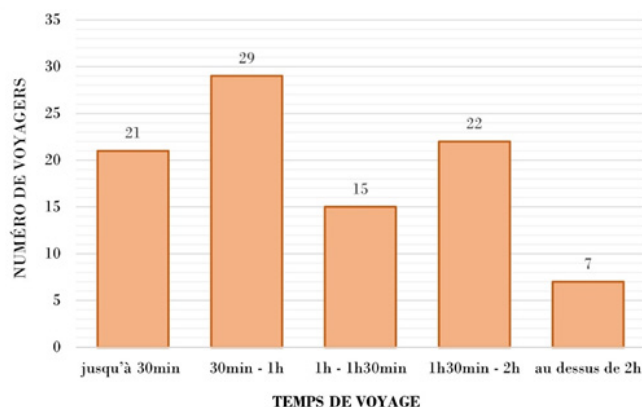
Une autre référence est la fréquence d'utilisation hebdomadaire des transports en commun. Au total, 46,4% des répondants utilisent six à sept fois par semaine, ce qui permet de déduire que c'est pour leur usage quotidien; en revanche, 22,6 % utilisent les transports cinq fois par semaine et 19,0 % les utilisent quatre fois par semaine ; enfin, 20,2% l'utilisent trois fois ou moins.

Quant à l'utilisation d'un ou deux bus par jour, 72,6% en utilisent deux et 38,1% n'en utilisent qu'un, ce qui équivaut, dans ce dernier cas, à ne pas avoir à faire de correspondance entre le point de départ et le point d'arrivée.

Le motif d'utilisation des transports en commun est majoritairement pour se rendre au travail (55,7 %), 8,2 % pour des raisons de consommation, 9,0 % pour les loisirs et 3,3 % pour les études. Une partie des personnes interrogées ont déclaré utiliser les transports publics pour d'autres raisons et, parmi leurs raisons, la principale était de se rendre dans des cabinets médicaux et des hôpitaux situés principalement dans le centre élargi de Ribeirão Preto. Dans ce cas, il peut y avoir plus d'une raison comprenant les trajets quotidiens.

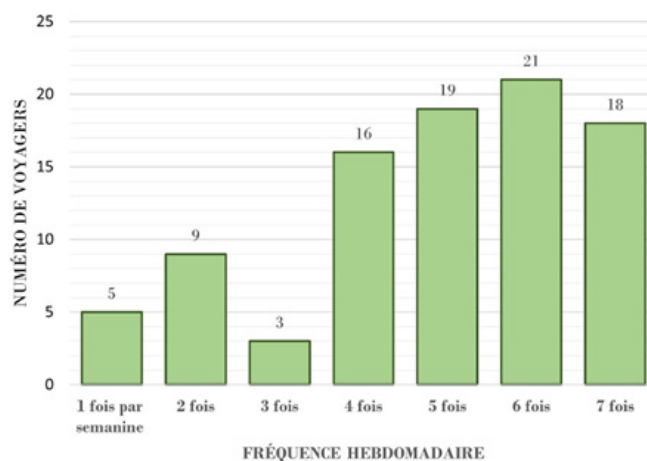
Comme destination, 29,5% de personnes ont répondu qu'elles allaient au centre-ville. Les utilisateurs des transports publics à Ribeirão Preto ont pour origine principale des quartiers tels que Cristo Redentor, situés dans la zone nord, ce sont des utilisateurs originaires de quartiers à prédominance de chefs de famille qui gagnent jusqu'à trois salaires minimums.

Graphique 1: Temps de déplacement à travers les transports en commun - Ribeirão Preto – SP.



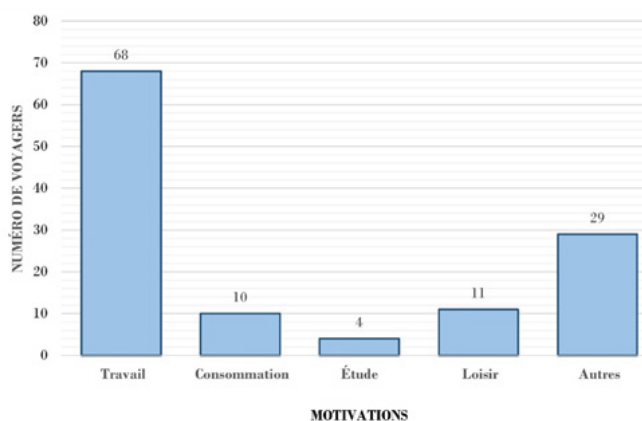
Source: Travail de terrain, sondages, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Graphique 2 : Fréquence d'utilisation du transport commun à la semaine – Ribeirão Preto – SP



Source : Travail de terrain, sondages, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

Graphique 3 : Fréquence d'utilisation du transport en commun dans la semaine - Ribeirão Preto – SP



Source : Travail de terrain, sondages, Ribeirão Preto, 2021. Org. K. A. A. Silva, 2022.

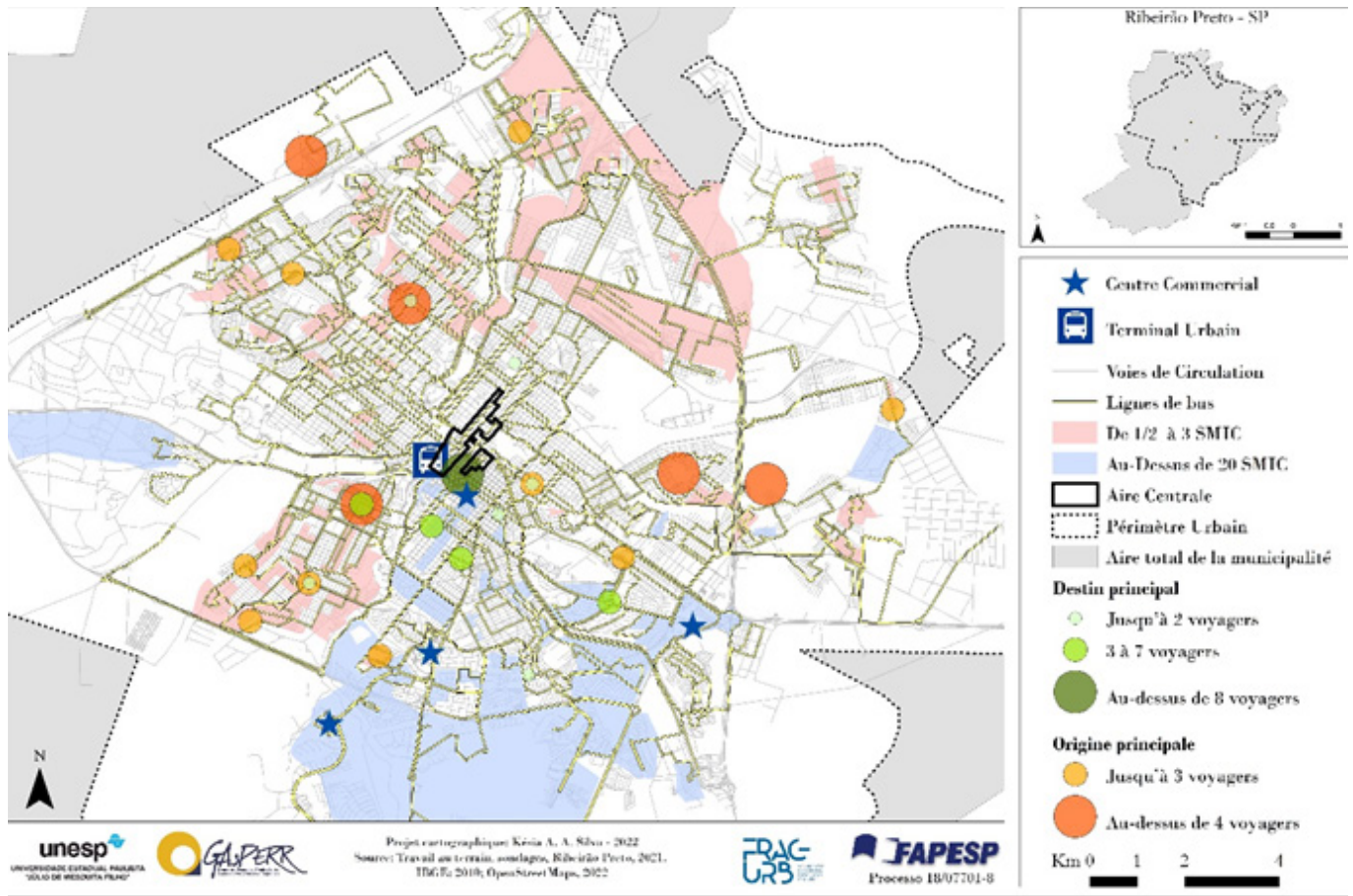
Lorsque l'on croise ces données avec les indicateurs de mobilité (Figure 6) par zones de pondération, un point ressort : l'utilisation du temps et de l'espace sont différentes selon le moyen de transport utilisé, par exemple, lorsque l'on observe le temps de trajet illustré à la figure 6, on constate – comme déjà souligné – que les résidents de la zone sud de Ribeirão Preto, même vivant dans des zones géographiquement périphériques, ont un temps de trajet plus court, que ceux résidant dans les secteurs les plus pauvres. Ce fait est lié au type de modal utilisé (voiture), en effet, parce que la voiture permet une fluidité par rapport aux formes et types de transports collectifs urbains présents dans les villes. La relation entre le revenu et le type de modal n'est pas seulement exprimée dans la figure 6, mais aussi à travers les enquêtes, étant donné que les transports publics à Ribeirão Preto sont massivement utilisés par les groupes sociaux inférieurs.

Les contradictions des préférences dans les formes de déplacement, c'est-à-dire comment se font les usages et les appropriations de l'espace urbain par la mobilité se révèlent dans les processus socio-spatiaux. La structuration de certains modèles de mobilité, comme le transport routier et l'impact des transports motorisés (essentiellement des transports individuels), est liée à la production de morphologies urbaines ségréguées et fragmentées "parce que, paradoxalement, ces infrastructures qui 'connectent' des fragments, créent d'innombrables barrières physiques et des lignes qui coupent littéralement l'espace physique" (LEGROUX, 2021, p. 4). En outre, la centralité de ce modèle routier et de l'automobile dans le système de mobilité urbaine brésilien implique également le processus de périphérisation, de croissance des vides urbains et de fragmentation, comme l'a déclaré Legroux (2021, p. 5) :

Du point de vue de la fragmentation socio-spatiale, le modèle routier a des impacts sur les formes urbaines fragmentées, c'est-à-dire sur l'intensification des ruptures, des discontinuités, des fragments, de la dispersion urbaine. Ceci est associé à un mode de vie, dans lequel la logique dominante (de l'espace conçu) définissait la mobilité comme étant le lien entre des espaces hautement spécialisés et séparés : du domicile au travail, du travail à la salle de sport, de la salle de sport au centre commercial, du centre commercial pour le club, etc. En ce sens, l'homogénéisation de la société se traduit par une différenciation et une séparation croissantes des lieux (LEFEBVRE, 1968, 1974). La fragmentation de la mobilité exprime aussi une fragmentation sociale dans le mouvement, avec la création de différents circuits séparés, pour les pauvres, les riches, les femmes, les personnes âgées, etc. (JIRÓN, 2010).

En recherchant une vue articulée entre les données présentées, on peut dire que près d'un tiers des personnes ont le centre-ville comme destination principale (où se trouve la gare routière), que se rendre au travail équivaut à la moitié des personnes interrogées, que plus des deux tiers utilisent au moins deux trajets par jour et que la moitié utilise quotidiennement les transports en commun pour leurs déplacements. En revanche, même avec l'image consensuelle que les transports publics ont vu leur qualité remise en cause et dégradée ces dernières années, ils restent importants dans les mouvements de la population, notamment pour les couches sociales à faible revenu.

Fig 9. Ribeirão Preto. Principales zones d'origine et de destination des usagers des transports publics. 2021.



Même si les données présentées ne suffisent pas à parler de profondément de la pratique spatiale ou d'expérience urbaine, elles fournissent des indices pour comprendre la mobilité des personnes par ce biais (en l'occurrence, en faisant abstraction du véhicule privé et des déplacements via des applications ou même à pied, à vélo ou à moto).

6 | CONCLUSION

Comme première conclusion, on peut dire que le rôle du centre-ville est perçu de manière différente par les habitants des différents *habitats* :

1. Les résidents des quartiers d'élite (copropriétés fermées ou copropriétés verticales) placent le centre-ville comme une zone peu attractive, où ils n'ont pas l'intention de voyager sauf pour des raisons indépendantes de leur volonté, car c'est une zone dense, avec beaucoup de mouvements et où il est difficile de se garer ;
2. En ce qui concerne les habitants de Cristo Redentor, un quartier éloigné du centre historique de Ribeirão Preto (14 km), ils sont conditionnés par les itinéraires du système de transport collectif pour leur mobilité et leur consommation : ils circulent principalement en bus sur deux lignes qui relient le quartier au centre-ville ("effet tunnel") et font leur courses au centre (une des extrémités de leurs parcours) ou dans le quartier même, avec peu de possibilité d'acheter en cours de route, à des points intermédiaires;

3. La sécurité est un thème qui est répété par différentes voix tant au Sud qu'au Nord de la ville. Donc, à Ribeirão Preto les conditions de déplacement inadéquates caractérisent une mobilité restreinte et excluante (Abate, 2021), et rendent difficile une plus grande équité territoriale. Ses résidents deviennent des "prisonniers de l'espace" (Santos, 1990).

Au-delà de cela, à propos de la mobilité géographique, on peut conclure que des changements du système de transport collectif (bus, irrégularités du temps de circulation, maintenance des véhicules, contrôle de la vitesse, enfin, la précarisation du système) mène à choisir d'autres moyens de transport : l'automobile individuelle, les systèmes comme Uber, 99Táxi, plus rapide et font la liaison entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée.

Les déplacements à vélo ou à pied souffrent du manque d'espaces exclusifs, de la précarité des trottoirs, des distances, de la topographie, des conditions climatiques.

Donc, la mobilité géographique des personnes à Ribeirão Preto n'est ni territorialement ni socialement uniforme. Les préférences tiennent au lieu de résidence, aux conditions du système de transports en commun et à la possession d'un véhicule privé (ou commandé), ce qui conduit à des utilisations différentes de l'espace, soit en raison des itinéraires différents ou des moyens de locomotion (qui définissent les différents usages des voies publiques et la vitesse des déplacements).; Par rapport au centre-ville principal, la fréquentation est plus forte par les habitants à faible revenu et évitée par les habitants à revenu élevé.

Enfin, nous osons dire qu'à Ribeirão Preto, la production de l'espace urbain est de plus en plus "ex-centrée" - conformation de nouvelles centralités motivées par la localisation des centres commerciaux - mais, en même temps, "intro-centrée" - avec des sous-centres qui ne sont pas encore comparables au centre principal, mais qui ont leur importance dans le commerce et les services sans toutefois dépasser le rôle du centre principal. Comme cela se produit dans le "déplacement" des centralités vers le sud de la ville, on peut dire qu'il y a de nouveaux contenus dans la périphérie de la ville (et non plus comme une zone d'exclusion – bien que le terme nécessite plus d'analyse, car tous sont inclus dans les rapports de production capitalistes), ce qui permet de dire qu'il y a une tendance à une "périphilance"? ■

7 | RÉFÉRENCES

ABATE, Alexandre A. **As vozes da fragmentação socioespacial**: uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto - SP. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), Presidente Prudente, 2022, p. 270.

ANDRADE, V; LINKE, C. **Cidades de pedestres**: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial. 2017.

BALLESTA J. John Brinckerhoff Jackson, au sein des paysages ordinaires: recherches de terrain et pratiques photographiques amateurs. In: **L'espace géographique**. 2016-3 n^o, tome 45, p. 211-224.

BAENINGER, R; *et al.* **Por Dentro do Estado de São Paulo - Polos Regionais**: São José dos Campos, Sorocaba e Ribeirão Preto. Vol. 3. 1^a ed. Campinas: NEPO-UNICAMP, 2010.

CALIL Jr; O; FELDMAN, S. **O centro de Ribeirão Preto**: os processos de expansão e setorização. Dissertação de Mestrado. São Carlos: USP. 2003.

- COSTA, H. S. M; COSTA, G.M; MENDONÇA, J. G. de; MONTE-MÓR, R. L. de M. (Org.). **Novas periferias metropolitanas - A expansão metropolitana de Belo Horizonte**: dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: Editora C/Arte. 2006.
- DAL POZZO, C. F. **Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas**: os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente. Tese de Doutorado. Presidente Prudente: UNESP. 2015.
- ELIAS, D. **Globalização e Agricultura**: a região de Ribeirão Preto. São Paulo: EDUSP, 2003.
- FIX, Mariana. **São Paulo, cidade global**: fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo. 2007.
- GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva. 1ª ed. 2013.
- IBGE (2010). **Censo demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE.
- ITDP. **Índice de Caminhabilidade, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento**. 2016.
- JIRÓN, P. **Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile**: International Political Sociology. vol. 4, p. 66–79. 2010.
- LEGROUX, J. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. In: **Revista GEOgraphia**. Rio de Janeiro: UFF. v. 23. 2021.
- SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso da São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. 116 p. il.
- SILVA, K. A. A. de, TEIXEIRA, V. de M. L., SPOSITO, E. S. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. In: **Revista Geografares**, jul-dez, p. 113-139. 2021.
- SPECK, J. **A Cidade Caminhável**. São Paulo: Editora Perspectiva. 1ª ed. 2012.
- SPOSITO, E. S. **La movilidad en la ciudad del automóvil en Brasil**. Presidente Prudente: UNESP. 2021.
- SPOSITO, E. S., SPOSITO, M. E. B. Sociospatial fragmentation. In: **Revista Mercator**. Fortaleza, v.19, e19015. 2020.
- SPOSITO, M. E. B. O centro e as formas de centralidade urbana. In: **Revista de Geografia** (UNESP), São Paulo: UNESP. v. 10, p. 1-18. 1991.
- SPOSITO, M. E. B.; GOES, E. M. **Espaços fechados e cidades**: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora da Unesp. 2013.
- ZAMBONI, D. P. **A territorialidade do capital**: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade. Tese de Doutorado. São Paulo: UFABC. 2018.

Recebido em: 02 de julho de 2022

Aceito em: 06 de outubro de 2022