



Monise Raquel Valente da Silva

**Lagos no Planeta Urbano:
Globalização e Fragmentação na Megacidade Africana**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para
obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-
Graduação em Relações Internacionais da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Pedro Cláudio Cunha Brando Bocayuva Cunha

Rio de Janeiro
Julho de 2013



Monise Raquel Valente da Silva

**Lagos no Planeta Urbano:
Globalização e Fragmentação na Megacidade Africana**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Pedro Cláudio Cunha BrandoBocayuva Cunha
Orientador
Instituto de Relações Internacionais – PUC- Rio

Prof. Luís Manuel Rabelo Fernandes
Instituto de Relações Internacionais – PUC- Rio

Prof. Marcelo Tadeu Baumann Burgos
Departamento de Sociologia – PUC- Rio

Prof. Monica Herz
Vice-Decana de Pós Graduação
do Centro de Ciências Sociais – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 29 de julho de 2013.

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

Monise Raquel Valente da Silva

Graduou-se em Relações Internacionais pelo Centro Universitário Curitiba em 2009.

Ficha Catalográfica

Valente da Silva, Monise Raquel

Lagos no Planeta Urbano: Globalização e Fragmentação na Megacidade Africana /Monise Raquel Valente da Silva; orientador: Pedro Cláudio Cunha Brando Bocayuva Cunha. – 2013.
129f. : il. ;30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Instituto de Relações Internacionais, 2013.

Inclui bibliografia

1. Relações internacionais – Teses. 2. Lagos.3. Nigéria.4. Globalização.5. Megacidade.6. Sul Global. 7. África.I. Cunha, Pedro Cláudio Cunha Brando Bocayuva Cunha. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Instituto de Relações Internacionais. III. Título.

CDD: 327

Aos meus pais, Mario e Maria.

Agradecimentos

Aos meus pais, Mário e Maria, parceiros de amor incondicional e minha maior base de apoio em todos os meus passos, projetos e sonhos. A vocês agradeço por toda uma vida de dedicação e exemplo de integridade e amor. Agradeço por suportar a distância e me ajudar a ganhar asas, e por serem sempre meu porto seguro. Vocês sempre serão meus melhores mestres. Amo vocês!

Ao meu orientador, Prof. Cunha, por todo o auxílio na trajetória do mestrado e pelo tempo dedicado a orientação deste trabalho. Agradeço pela paciência nas conversas, pela constante disponibilidade perante meus questionamentos, pelo ar sempre encorajador e principalmente pela paixão na discussão do trabalho em cada reunião que tivemos. Sem seu apoio este trabalho jamais seria concluído. Muito obrigada!

Ao Marcelo, que me fez querer lutar pra superar a distância e o tempo, e que nunca me deu motivos para desistir de tentar. Agradeço pela fé incessante em mim, mesmo quando eu duvidei. Agradeço pelo amor de todo dia e por me fazer mais forte ao escolher traçar seu caminho ao meu lado. Eu amo você.

Às amigas Tamires e Nemayda, agradeço pela parceria, no riso ou nas lágrimas. Agradeço por me acolherem e me mostrarem que, de todas as experiências que a mudança de cidade poderia me proporcionar, as novas amizades são as mais gratificantes e encantadoras. Vocês fizeram minha vida no Rio mais leve e feliz, mesmo nos momentos mais difíceis. Obrigada por tudo, gurias!

À minha família, especialmente meus irmãos, Márcio, Mônica e Marinho, pela preocupação, apoio e amor de sempre.

À Silvia, pelo cuidado e carinho constantes, desde que nossas vidas se cruzaram atrás.

À minha primeira família carioca, Dan e Karin, que me ajudou a superar as adversidades dos primeiros meses no Rio, transformando-as em gargalhadas e boas recordações.

A todos os amigos que compartilharam das angústias e alegrias da mudança de cidade, em especial Henrique, Pietra, Tahnee e Caroline, pela amizade, pelas visitas, pelo carinho e apoio.

Aos membros da banca, Prof. Marcelo Burgos, Prof. Luís Manuel Rabelo Fernandes e Prof.^a Marta Medeiros, por aceitarem ler e criticar meu trabalho.

Aos professores e funcionários do Instituto de Relações Internacionais, pelos ensinamentos e disponibilidade constantes.

À CAPES e à PUC-Rio pelos auxílios concedidos, essenciais à conclusão deste trabalho.

A Deus, qualquer que seja seu rosto ou forma de manifestação, pelas boas energias e pela força que guiou muitas das etapas deste trabalho.

A todos, muito obrigada!

Resumo

Valente da Silva, Monise Raquel; Cunha, Pedro Cláudio Cunha Brando Bocayuva. **Lagos no Planeta Urbano: Globalização e Fragmentação na Megacidade Africana.** Rio de Janeiro, 2013. 129p. Dissertação de Mestrado – Instituto de Relações Internacionais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

O fenômeno de globalização capitalista reestrutura as hierarquias globais, transcendendo o quadro exclusivo dos Estados-Nacionais em um novo sistema, de caráter multiescalar. Neste cenário, os espaços urbanos emergem como lugares estratégicos, como pontos cruciais de interação política, cultural e econômica ao fenômeno capitalista global, assim como de expressão de suas dinâmicas de exclusão e desigualdade. Diferenciadas tanto por sua alta concentração demográfica quanto pela intensidade dos fenômenos que agrega em seu território, as megacidades são afetadas pela rapidez dos fluxos globais que comprimem seus gigantescos espaços e populações. Os novos fluxos, práticas e recursos advindos do movimento global transcendem e envolvem também as megacidades de países do Sul Global, conformando conglomerados urbanos com dinâmicas intensas e contraditórias em termos de oportunidades, desigualdade e mobilidade social. Ao observar o fenômeno urbano no Sul Global propõe-se um recorte analítico de enfoque africano, tendo como objeto central a megacidade de Lagos, Nigéria. A partir da teoria crítica urbana, da percepção da relação entre ajuste espacial global, transição produtiva de regime de acumulação e organização de economias de fluxos, o trabalho se propõe a pensar as formas como esta megacidade se apresenta face ao tipo de dinamismo proposto pelo fenômeno globalizante.

Palavras-chave

Lagos; Nigéria; Globalização; Megacidades; Sul Global; África.

Abstract

Valente da Silva, Monise Raquel; Cunha, Pedro Cláudio Cunca Brando Bocayuva (Advisor). **Lagos at the Urban Planet: Globalization and Fragmentation in the African Megacity**. Rio de Janeiro, 2013. 129p. MSc. Dissertation – Instituto de Relações Internacionais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The capitalist globalization phenomenon restructures global hierarchies, transcending the frame of National States in a new system with multi-scale character. In this scenario, the urban spaces emerge as strategic places, as crucial points of political, cultural and economic interactions to global trends, as well of expression of systemic exclusion, oppression and injustice. Differentiated both by its demographic concentration and by the highly intense phenomena it congregates in its territory, megacities in the context of globalization are affected by the fast and cyclic character of global flows that compress its gigantic spaces and populations. The globalization movement both trespasses and involves the megacities in the Global South, conforming urban conglomerates with intense dynamics and contradictions. By observing the urban phenomenon in the Global South, this dissertation proposes an analytical focus on African megacities, with a special focus on Lagos, Nigeria. From a critical urban theory perspective and the perception of the urban space as a malleable site, in close relation with historically specific relations of social power, this dissertation discusses the ways in which this megacity presents itself before the spatial dynamism proposed by globalization.

Keywords

Lagos; Nigeria; Globalization; Megacities; Global South; Africa.

Sumário

1. Introdução	11
2. A Globalização e o Fenômeno Urbano No Séc. XXI: Uma Perspectiva Espacial Crítica.....	19
2.1 A teoria crítica urbana	19
2.1.1 A dialética sócio espacial.....	20
2.1.2 A produção capitalista do espaço: ajustes espaciais e desenvolvimento geográfico desigual.....	23
2.1.3 Globalização: a expansão capitalista em termos globais	26
2.1.4 A nova condição espacial global: o urbano em evidência	31
2.2 Da metrópole à megacidade	36
3. O Fenômeno Urbano no Sul Global: as megacidades do Sul e o enfoque africano	45
3.1 O fenômeno urbano no Sul Global.....	45
3.1.1 A megacidade do Sul.....	51
3.2 As megacidades do Sul e o capitalismo global: conexões desiguais.....	56
3.3 A Megacidade Africana	60
3.3.1 Cairo: a megacidade milenar	63
3.3.2 Johannesburgo e o impulso industrial	66
3.3.3 Lagos e a explosão pós-colonial.....	68
3.4 O contexto urbano africano: megacidades regionais, ambições globais.....	71
4. Lagos sob os holofotes: novo foco na megacidade africana.....	74
4.1 A geografia política de Lagos.....	74
4.2 Origem e breve histórico	76
4.3 Lagos e o novo foco na cidade africana.....	79
4.3.1 A etnografia jornalística de Lagos.....	81
4.3.2 Lagos: gênese ou apocalipse?	85

5. A Organização Sócio Espacial de Lagos: do tráfico negreiro ao projeto de megacidade global.....	90
5.1 Lagos colonial	91
5.2 Lagos pós-colonial	95
5.3 Lagos no século XXI: as mudanças do governo civil	100
5.4 Reestruturação Urbana e Agenda Global em Lagos.....	101
5.4.1 Os principais projetos	105
6. Conclusão	113
7. Referências	121

1.

Introdução

O século XXI é um século urbano. O fenômeno de emergência e crescimento das cidades se apresenta em escala global, tendo aumentado significativamente com a virada do século e o crescente desenvolvimento de conglomerados populacionais. Pela primeira vez na história, a parcela da população mundial vivendo em cidades ultrapassou aquela vivendo no campo, sustentando a tendência de que, em algumas décadas, a população urbana ultrapasse a rural em virtualmente todas as regiões do planeta.

A formação de um “planeta urbano” é entendida no presente trabalho em relação direta a outro fenômeno marcante das últimas décadas, a globalização. A globalização tem sido debatida intensamente em diferentes campos e disciplinas, sendo conceituada a partir de referenciais distintos. A presente dissertação aborda o tema a partir das perspectivas espaciais críticas, que relacionam o fenômeno aos processos de adaptação e expansão das relações de produção capitalistas na contemporaneidade.

A ideia de globalização remete ao processo de busca incessante pela acumulação de capital das dinâmicas capitalistas. Quando falamos de globalização, nos referimos à um novo momento de configuração de um mesmo processo implícito de produção do capitalista do espaço. Seu fenômeno simultâneo e contraditório de expansão e fixação territorial se dá de maneira contínua, forjando um movimento de “ajustes espaciais” (HARVEY, 2000) que abarca, reconfigura e produz espaços capazes de garantir a sobrevivência e perpetuação das dinâmicas do capital.

O longo processo de expansão do nexos capitalista em termos globais é o que entendemos, portanto, como capitalismo global ou globalização. Conforme explica Gill (2000), o agente disciplinador do espaço, no contexto globalizado, é o

mercado. Ligado a um sistema de economia-política dominante, o mercado estabelece imposições micro e macroeconômicas à esfera social, relacionadas intimamente às iniciativas políticas e constitucionais de caráter financeiro e monetário. Estas iniciativas tem como objetivo fornecer sustentação, tanto na esfera estatal quanto da sociedade civil, ao poder do capital, de forma a estabelecer seus ganhos em escala mundial.

Na busca pela criação de espaços fixos que atendam ao capital, as dinâmicas de ajuste espacial do capitalismo global encontram na dimensão urbana uma de suas principais esferas de fixação e desenvolvimento. A globalização transcende o quadro exclusivo dos Estados Nacionais, implicando em profundas mudanças nas formas como se dão relações e dinâmicas sociais em âmbito local e regional, assim como o jogo de poderes entre Estado e território. Este processo de expansão forja o estabelecimento de um novo sistema, de caráter multiescalar, que reconfigura as dimensões de autoridade, controle e soberania estatal sobre territórios nacionais, valorizando as dimensões subnacional e local como espaços importantes de articulação de dinâmicas globais.

Como espaços propícios ao capital, as cidades aumentam não só em relevância quanto em escala, transformadas em locais essenciais de articulação e materialização de fenômenos globais. Ao atentar, portanto, para a relação entre os fenômenos de globalização e a dimensão do urbano, a presente pesquisa produzirá, por razões analíticas, um recorte a partir da diferenciação no fenômeno da escala, com um enfoque específico na dimensão das megacidades.

Tratando das espacialidades urbanas na escala da megacidade, diferenciamo-las tanto por seu caráter de alta concentração demográfica quanto pela morfologia e intensidade das dinâmicas que congrega em seu território. Ao contrário do observado nas últimas décadas, a tendência atual e das futuras populações urbanas é de concentração cada vez maior em grandes cidades, sendo a perspectiva de crescimento nas megacidades maior que em qualquer outro tipo de conglomerado urbano.

Em um contexto de globalização, que tem no mundo todo um cenário de relações sociais (SCHOLTE, 2002), as megacidades articulam alianças

transnacionais entre Estado, empresas nacionais e internacionais, modos de construção cultural e transformações subjetivas que afetam e reconstróem os cenários urbanos. São afetadas pela velocidade e caráter de intensidade cíclica dos fluxos temporais globais, que comprimem seus gigantescos espaços e populações. Estão envolvidas, ainda, em um novo modelo de gestão de cidades, cada vez mais voltado aos interesses do capital, à atratividade internacional e à mercantilização de seus espaços, com vistas a melhores colocações em uma hierarquia urbana global, definida de acordo com sua capacidade de abarcar as dinâmicas de acumulação flexível do capitalismo globalizado.

O fenômeno de explosão urbana e a intensidade de fenômenos e processos associados à megacidade atual são característicos especialmente do cenário do Sul Global. O Sul Global expressa a nova estruturação das dinâmicas de inclusão e exclusão dos processos neoliberais globalizantes, sendo aquela realidade na qual a dinâmica da exclusão se processa de forma dominante perante a economia mundial (SANTOS, 2008).

Identificada com um cenário contraditório de oportunidades e precariedade, associada comumente a países ditos “subdesenvolvidos” ou “em desenvolvimento”, a megacidade do Sul Global é tomada aqui como a face extrema da explosão da metrópole frente às forças de expansão do capitalismo na contemporaneidade. Ela expressa, simultaneamente, uma dinâmica centrífuga de adaptação capitalista em termos espaciais, e uma força centrípeta de atração e concentração de recursos em determinados enclaves, fortalecendo as dinâmicas de desenvolvimento geográfico desigual não só entre as cidades, mas também dentro delas.

Em nosso esforço por tratar das dinâmicas sócio espaciais das megacidades do Sul Global, o cenário africano é tomado como foco principal. Marcadas pelo estigma e o estereótipo do “subdesenvolvimento”, crise e violência, estas cidades são comumente negligenciadas nos estudos de globalização, ou tem sua realidade obscurecida por análises normativas baseadas em um discurso desenvolvimentista e geograficamente excludente, com um referencial de análise essencialmente ocidentalizado.

A conexão do urbano ao fenômeno da globalização, e a forma singular e intensa como essas conexões se articulam e relacionam no cenário africano, reforçam a questão urbana em países do Sul Global como tema essencial de economia política internacional, e do campo das Relações Internacionais em si. Conforme explica Boaventura de Souza Santos (2008), uma nova ecologia de saberes também deve ser marca das noções de globalização, que ao contrário de ignorar ou proclamar a inexistência de divisões entre Norte e Sul, pede por uma epistemologia da subalternidade, capaz de tratar das relações de exclusão e integração no sistema internacional globalizado.

Assim, estudo das megacidades do Sul no contexto da globalização aparece como uma oportunidade chamar atenção para a relevância espacial nas Relações Internacionais, assim como de forjar uma flexibilização em sua dimensão analítica a partir da percepção multidimensional do espaço internacional. Esse movimento responde, em certa medida, à demanda pelo enfrentamento dos limites espaço-temporais das Relações Internacionais, apontada por Rob Walker (1995) como crucial para o entendimento de questões contemporâneas, como a globalização.

Frente ao fenômeno global e aos novos desafios impostos às Relações Internacionais, já não são suficientes as ontologias estado-centristas das abordagens tradicionais, tampouco a reificação da territorialidade (AGNEW, 2009) ou uma noção das fronteiras estatais como únicas definidoras do caráter interno e internacional das relações entre os Estados. Sem ignorar o papel dos Estados e suas implicações na promoção de dinâmicas globais, a atenção à escala das cidades pede novos focos de análise na disciplina.

Desta forma, o presente trabalho pretende levantar o pensamento espacial geográfico nas Relações Internacionais a partir de uma perspectiva teórica crítica, de forma a discutir o cenário de redefinição sócio espacial urbana no contexto de globalização atual. A teoria crítica urbana permite o entendimento do espaço das cidades com ênfase em sua maleabilidade, ou seja, percebendo-o por sua (re)construção contínua como lugar, meio e resultado de relações de poder sócio historicamente específicas (BRENNER, 2010, p. 21).

A teoria crítica urbana apresenta, em termos gerais, o espaço das cidades como fruto de uma relação dialética com a ação social (LEFEBVRE, 2009), uma realidade socialmente construída carregada de ideologia e política e, como tal, também como fruto de contestação. A percepção do espaço nestes termos, e de sua conexão com relações de poder de especificidade histórica, permite entender as megacidades africanas no contexto atual específico, tanto face à “revolução urbana¹” de Lefebvre, quanto ao fenômeno de formação capitalista crescentemente globalizado, neoliberalizado e financeirizado, que alonga o capitalismo e o reflete e em espaços moldados segundo seus interesses.

É na percepção do espaço crítico que se inscreve a base teórica de abordagem do urbano presente na pesquisa aqui proposta, que tem na megacidade de Lagos seu principal foco de estudo. Sem a intenção de criar generalidades, classificar ou identificar características comuns às distintas experiências urbanas do continente africano ou dos países em desenvolvimento, a escolha de Lagos se justifica por sua morfologia extrema, comumente associada à crise e ao caos urbano, e pelo discurso controverso em torno de seu crescimento e sua realidade sócio espacial. Se justifica, ainda, por sua relevância política e econômica no contexto africano e local, assim como pela identificação de grandes projetos de reestruturação do espaço da cidade nas últimas décadas.

Essa dissertação tem como objetivo central, portanto, um esforço de análise das formas como a cidade nigeriana de Lagos responde às novas dinâmicas de construção e reconstrução dos espaços urbanos propostas pelo fenômeno globalizante. Buscaremos analisar alguns dos principais elementos que envolvem sua transformação e configuração urbana atual, tomando por base não somente a noção morfológica da megacidade e sua contextualização no contexto do Sul, mas também sua dimensão histórica e as diversas variáveis que se articulam às novas propostas e projetos de planejamento, reestruturação e inserção da cidade de Lagos em um contexto globalizado.

¹Lefebvre entende por *revolução urbana*, em linhas gerais, o fenômeno de conformação de uma sociedade predominantemente urbana, “sociedade que resulta da urbanização completa, hoje virtual, amanhã real” (Lefebvre, 2004, p. 15).

A partir do entendimento do espaço como dotado de dinâmicas de poder e ideologia ligadas à expansão e perpetuação do capitalismo, e da globalização como a mais recente face deste fenômeno, nossa hipótese é a de que Lagos vem articulando em seu espaço urbano uma agenda que expressa a nova condição de produção do espaço urbano no contexto globalizado. Ela vive um momento de reestruturação espacial em moldes de empresariamento urbano e atração de capital, com foco em sua projeção como uma megacidade competitiva, tanto em termos espaciais quanto em relevância global.

Como exemplo das dinâmicas de ajuste espacial do capitalismo global, argumentamos que esta megacidade vivencia de maneira intensa, ainda, a face contraditória da conformação do espaço capitalista, expressa nas dinâmicas de desenvolvimento geográfico desigual que fragmentam e polarizam sua realidade sócio espacial. Neste contexto, Lagos agrega movimentos de autogestão, contestação e resistência, decorrentes das diferentes formas de apropriação espaço urbano fomentadas pelo capitalismo em sua fase globalizada.

A abordagem de Lagos nos permite tirar a cidade africana do obscuramento com que é tratada nas análises tradicionais, ressaltando sua importância para o debate urbano e também dos estudos de globalização, assim como das Relações Internacionais de uma forma mais ampla. Esta perspectiva serve, ainda, para elucidar as questões levantadas quando do impacto local de processos, fluxos e forças transnacionais, contribuindo para o entendimento da estruturação sócio espacial do fenômeno urbano de Lagos dentro do contexto de ajuste e produção social do espaço capitalista, no cenário identificado por Sassen (2010) como de “globalização multiescalar”.

Em nosso primeiro capítulo apresentaremos a noção de teoria crítica urbana, que nos traz a noção de produção social do espaço e da percepção do espaço das cidades como a expressão mais visível das dinâmicas de expansão do capitalismo no contexto da globalização capitalista. É da teoria crítica urbana que emerge, ainda, a base de percepção da dimensão fragmentadora das dinâmicas de expansão capitalista em termos globais, assim como as perspectivas questionadoras das relações de poder e ideologia envolvidas nas transformações urbanas atuais. Estas noções permeiam toda a abordagem do espaço das cidades

do “Sul Global” aqui apresentado, e servem de base para a análise específica das megacidades africanas e das transformações no espaço urbano de Lagos. Por fim, o primeiro capítulo trata dos diferentes conceitos utilizados para tratar dos fenômenos urbanos contemporâneos, que são articulados e discutidos de forma a compreender a noção de megacidade e a sua conformação, assim como sua concepção como uma categoria de análise.

O segundo capítulo traz a apresentação das dinâmicas de urbanização contemporâneas, com enfoque em sua predominância no cenário do Sul Global e na grande ampliação na dinâmica de escala das cidades nestes cenários. Neste capítulo, a noção de megacidade é explorada com um enfoque nas megacidades do Sul Global, e na apresentação dos principais fenômenos a elas característicos. Articulando aí também a noção de cidade global, buscamos apresentar a relação dual das dinâmicas urbanas do Sul e outros fenômenos e instâncias de desenvolvimento capitalista global. Dentro do cenário da megacidade do Sul, é abordada a especificidade do caso africano, com enfoque em três dos principais conglomerados urbanos que se encaixam nesta categoria – Johannesburgo, Cairo e Lagos. Seleccionadas por sua expressão demográfica, por sua morfologia urbana e relevância regional, estas cidades nos auxiliam no esforço de traçar um perfil da megacidade africana, percebendo as variáveis que influenciam sua configuração e suas formas de inserção global, assim como suas ambições em um circuito global de cidades. A observação do contexto africano visa fornecer, por fim, as bases para a melhor compreensão do cenário específico de Lagos, abordado com exclusividade nos capítulos seguintes.

Dando início a abordagem particular da megacidade de Lagos, Nigéria, o terceiro capítulo traz o enfoque para sua conformação urbana, buscando contextualizá-la geograficamente e historicamente, e compreender ainda a recente atenção conferida à esta megacidade no contexto internacional. São observadas as formas de representação de seu espaço no cenário internacional, a partir de perspectivas de uma etnografia jornalística e das duas principais correntes de estudo da cidade de Lagos no âmbito acadêmico. Apontando suas contradições, chamamos a atenção para a influência destas representações nas políticas de produção do espaço em Lagos, e no desejo de quebra com sua imagem negativa

no cenário internacional. Neste capítulo atentamos, ainda, para a necessidade de uma abordagem que considere a complexidade de fatores que influenciaram a constituição do espaço de Lagos, e da interação destes fatores com a nova condição urbana no contexto capitalista, em sua relação com a conformação de espaços simultâneos de oportunidade e exclusão.

O quarto e último capítulo procura observar as dinâmicas sócio espaciais, de gestão e planejamento urbano de Lagos ao longo de seu crescimento e desenvolvimento, de forma a compreender as variáveis e condicionantes de sua conformação como megacidade. Chegando a sua condição no contexto globalizado atual, tratamos das formas como a cidade interage com fluxos e processos globais, assim como da influência das formas de produção do espaço globalizado nas dinâmicas de transformação de Lagos por parte do governo atual. Ao olhar para essas dinâmicas, abordaremos três dos principais projetos de reestruturação ou revitalização do espaço da cidade nos últimos anos, apresentando-os como exemplos das contradições da conformação do espaço da megacidade, reflexo de um processo contínuo de integração e fragmentação sócio espacial do fenômeno capitalista global em Lagos.

Por fim, teceremos as conclusões apreendidas a partir das informações e dados apresentados ao longo do trabalho. Com base na observação das formas de reestruturação do espaço urbano em Lagos e de suas dinâmicas sócio espaciais no contexto capitalista, procuraremos traçar os comentários finais acerca da hipótese apresentada, abordando as noções simultaneamente integradoras e fragmentadoras da produção do espaço de Lagos no contexto capitalista globalizado.

2.

A Globalização e o Fenômeno Urbano No Séc. XXI: Uma Perspectiva Espacial Crítica

“To change life, we must first change space”
Henry Lefebvre

2.1

A teoria crítica urbana

A teoria crítica urbana emerge de uma teoria social crítica que trata da relevância da abordagem espacial no campo social. É associada comumente a uma movimentação acadêmica de esquerda em torno dos fenômenos urbanos, que se fortalece no pós-1968 com as obras de autores como Henri Lefebvre, Manuel Castells, David Harvey, Peter Marcuse e outros por eles inspirados ou influenciados. Em sua perspectiva de análise, busca perceber o que o espaço oculta, com ênfase na dinâmica maleável da espacialidade das cidades, em seu caráter político e ideologicamente mediado e contestado.

Assim como o espaço de qual ela trata, a teoria crítica urbana apresenta em si um movimento constante de transformação. Como todo conhecimento social, possui um caráter “endemicamente contextual”(BRENNER, 2010, p. 21), sendo ligada, possibilitada e orientada por um contexto e condição histórica específicos. Desta forma, se a teoria encontra pontos de referência importantes na obra de Marx e na Escola de Frankfurt², relacionadas respectivamente ao capitalismo de meados do século XIX e ao Fordismo-Keynesianismo do século XX, o novo contexto de formação capitalista globalizante e neoliberal apresenta novos cenários de análise e atenção da teoria.

² A escola de Frankfurt emergiu no começo do século XX em torno de pensadores alemães como Theodor Adorno, Max Horkheimer, Walter Benjamin, Herbert Marcuse, Erich Fromm e Jurgen Habermas. Sua produção ficou conhecida como teoria crítica, e envolve, em linhas gerais, a “crítica a mercadorização do Estado e da Lei, incluindo suas mediações, por exemplo, através das estruturas familiares, formas culturais e dinâmicas sócio-psicológicas” (BRENNER, 2010, p. 21).

A conformação de um fenômeno urbano de caráter mundial e em constante ampliação aproxima a dimensão da teoria crítica aos temas urbanos, entrelaçando-os de uma maneira sem precedentes. Adquirindo os moldes do que Lefebvre chamaria de “revolução urbana”, a urbanização mundial faz das cidades

(...) a condição planetária generalizada na qual, e através da qual, a acumulação do capital, a regulação da vida política e econômica, a reprodução das relações sociais cotidianas e a contestação das características possíveis do planeta e da humanidade são simultaneamente organizadas e disputadas (...) (BRENNER, 2010, p. 26).

Conforme aponta a teoria crítica urbana, as cidades concentram em si e são vetores de realidades simultâneas de organização e disputa de processos de acumulação de capital, e dinâmicas de contestação e reprodução das relações sociais, assim como de controle da vida política e econômica. Ao apontar para formas como se estruturam os modelos contemporâneos de urbanização capitalistas em termos globais, a teoria crítica urbana permite o debate acerca de suas consequências contraditórias para as relações sociais, políticas, econômicas e culturais.

A noção de globalização aqui apresentada se dá com referência às premissas da teoria crítica urbana, em especial de sua noção de produção social do espaço e da associação do fenômeno global aos processos de adaptação e expansão das relações de produção capitalistas na contemporaneidade. A partir da articulação de alguns de seus pontos centrais, procuraremos lançar as bases da observação do cenário do Sul Global e das dinâmicas das megacidades – e de Lagos de maneira especial - no cenário africano.

2.1.1

A dialética sócio espacial

Ao entrarmos na dimensão de análise da globalização sob o viés da teoria crítica urbana, cabe nos debruçarmos com mais atenção a um dos principais

pressupostos da teoria, que permeará a articulação da dimensão da globalização ao objeto e tema aqui propostos, assim como todo o desenvolvimento da presente pesquisa. Este pressuposto diz respeito ao caráter do espaço, observado pela teoria crítica de maneira dialética e concebido como uma realidade que se estabelece, simultaneamente, como produto e produtor de relações sociais (LEFEBVRE, 1992).

A percepção do espaço sob estes moldes implica em um movimento importante de rompimento da supressão da dimensão espacial pela temporal nas análises das teorias sociais modernas. Conforme apontado por Foucault(1980, p. 70), ao longo do século XIX o espaço foi tratado como “o morto, o fixo, o não-dialético, o imóvel”, enquanto o tempo, pelo contrário, era “a riqueza, a fecundidade, a vida e a dialética”. Relegado a uma posição de vazio crítico (SOJA, 1993; FOULCAULT, 1980), o espaço foi implicitamente subordinado à noção de tempo, tomado como um palco inerte no qual a história e o tempo são construídos e reafirmados.

A retomada da perspectiva espacial implica, portanto, em um movimento de desconstrução e reconstrução discursiva em torno da ideia de espaço, capaz de perceber a espacialidade da vida social, e conferi-la uma sensibilidade crítica. Impulsionado pela crise que marcou o fim do grande crescimento do pós-guerra, assim como pelo início de uma reestruturação da vida social em todas as suas esferas, este movimento ganha forma e força principalmente no final do século XX.

Conforme explica Soja(SOJA, 1993), com o início da década de 1970 convergem três vias de espacialização, por ele chamadas de “pós-historicismo”, “pós-fordismo” e “pós modernismo”. Juntos, estes três movimentos se relacionam ao questionamento da ontologia historicista do ser social, em um momento de transição pós-industrial do regime capitalista. São superpostos, ainda, pela reconfiguração de uma cultura do espaço da modernidade, e um debate social crítico no qual a geografia ganha cada vez mais lugar.

Este movimento procura desvendar o que oculta o espaço, tanto tática quanto teoricamente, retirando-o da obscuridade e imobilidade que por décadas permearam os temas espaciais e as geografias, frente a percepções de um tempo

móvel e dinâmico. Ele parte de uma distinção do espaço físico e contextual - uma base “natural” e “ingênua” em sua topografia e clima - daquele espaço da organização e práticas sociais, em constante mutação e interação social. Assim, “o espaço em si pode ser primordialmente dado, mas a organização e o sentido do espaço são produto da transladação, da transformação e da experiência sociais” (SOJA, 1993, p. 101).

Quando Lefebvre(1992, p. 26) afirma que “o espaço (social) é um produto (social)”, ou Milton Santos (1985)declara que “a essência do espaço é social”, devemos entender o espaço como uma estrutura criada, que vai além da justaposição de seus componentes. Ele emerge da ação social deliberada, sendo o resultado das relações sociais que o permeiam e o suportam, assim como o produzem e são por ele produzidas (LEFEBVRE, 1992; SOJA, 1993; SANTOS, 1985). Isso significa, portanto, que as relações sociais e espaciais são contingentes umas às outras, interagindo de maneira dialética e interdependente.

A percepção da dialética sócio espacial significa, ainda, que o espaço construído é permeado por relações de poder. Imbuído de um caráter estratégico, o espaço é, essencialmente, ideológico e político, ainda que por vezes não consigamos enxergá-lo como tal. Segundo explica Lefebvre (2009, p. 172, tradução nossa):

Se o espaço tem uma aparência de neutralidade e indiferença em relação a seus conteúdos e, desse modo, parece ser “puramente formal”, a epítome da abstração racional, é precisamente por ter sido ocupado e usado, e por já ter sido o foco de processos passados cujos vestígios nem sempre são evidentes na paisagem. O espaço foi formado e moldado a partir de elementos históricos e naturais, mas esse foi um processo político. O espaço é político e ideológico. É um produto literalmente repleto de ideologias.

Sendo provido de um caráter social, e portanto político e ideológico, o espaço se estabelece como o lugar, meio e resultado de relações de poder sócio historicamente específicas. Ele atribui lugares mais ou menos apropriados tanto para suas relações sociais de reprodução, que envolvem as dimensões de reprodução da instituição familiar, quanto para as relações sociais de produção a ele específicas, ou seja, a divisão do trabalho e sua organização na forma de funções sociais hierárquicas(LEFEBVRE, 2009).

Cada sociedade e seu modo de produção característico, portanto, produz sua especificidade espacial. Essa afirmação fica evidente ao observarmos, por exemplo, as diferentes formas espaciais urbanas em contextos sócio históricos distintos. As cidades gregas, feudais ou as grandes conturbações da atualidade, remetem a modos de produção e a formas de organização societal particulares, produzindo seus próprios espaços e reproduzindo neles suas relações sociais, com variações significativas em termos de forma e organização. Assim, o espaço não é uma estrutura independente e autônoma. Ele é um componente dialeticamente definido das relações de produção gerais, simultaneamente espaciais e sociais, e dialeticamente inseparáveis.

Trazendo esta visão espacial crítica para a dimensão do espaço das cidades, a teoria crítica urbana entende a condição atual das cidades com ênfase em sua maleabilidade, seu caráter político e ideologicamente mediado e contestado socialmente. É percebido, portanto, não como o resultado de racionalidades tecnocráticas, de eficiência econômica ou como a expressão de leis trans-históricas de organização social, mas por sua “(re)construção contínua como lugar, meio e resultado de relações de poder sócio-historicamente específicas” (BRENNER, 2010, p. 21).

2.1.2

A produção capitalista do espaço: ajustes espaciais e desenvolvimento geográfico desigual

A percepção da dialética sócio espacial na teoria crítica se dá de forma a compreender, especialmente, aquelas espacializações relacionadas ao desenvolvimento histórico do capitalismo. Se cada sociedade produz um espaço à ela correspondente, então, com o advento capitalista, a política e ideologia espaciais são articuladas no espaço de acordo com as relações sociais de produção constitutivas do capitalismo.

O capitalismo é dotado de um dinamismo e expansionismo constantes, em um movimento de caráter essencialmente geográfico. Impulsionado pela necessidade incessante de ampliação da acumulação de capital e alimentado pela exploração do trabalho, o capitalismo se constitui em uma força constante, que molda o mundo em que vivemos(HARVEY, 2006).

É por meio da apropriação e anexação de realidades sociais e espaciais distintas, de diferentes escalas e configurações geográficas, que o capitalismo amplia suas dinâmicas de acumulação e sua própria sobrevivência. Dotado de uma “determinação produtiva capitalista” (VELOSO DOS SANTOS, 2012), incorpora, adapta e sincroniza territórios de acordo com suas necessidades e interesses, organizando e reorganizando-se geograficamente de maneira a garantir maior eficiência e sucesso em seu esforço constante pela expansão do capital.

De maneira paradoxal, é na fixação territorial e no estabelecimento de espacialidades que o capitalismo encontra as condições favoráveis às suas dinâmicas de acumulação, essenciais à perpetuação de sua existência. Desta forma, conforme argumenta Harvey (2000), o sistema capitalista vive um movimento constante de “ajustes espaciais”. Envolto em processos expansão geográfica e reorganização espacial, de inserção de mercados e territórios distintos à lógica capitalista, é que o capitalismo resolve suas contradições internas e crises.

Formando um cenário espacial global voltado à acumulação de capital, o capitalismo cria a sua volta uma geografia histórica singular. O espaço é utilizado de tal forma que assegura a existência de dinâmicas de controle e hierarquias de lugares, homogeneidades e segregação de suas partes. É um espaço controlado e, por vezes, mesmo policiado(LEFEBVRE, 2009).

Este caráter linear e homogeneizador da racionalidade capitalista, no entanto, contrasta com a diversidade temporal, física e política das realidades geográficas e espaços sociais que abarca. O capitalismo não se expande sobre uma base plana e contínua, mas sobre uma multiplicidade de ambientes distintos, envoltos em condições históricas, econômicas e geográficas nem sempre favoráveis ao estabelecimento do nexos capitalista.

Na busca pela criação de espaços fixos que atendam ao capital, expansão capitalista adquire um caráter destrutivo, no qual são derrubadas quaisquer barreiras espaciais que ameacem a expansão de suas forças produtivas. Em um movimento criativamente destrutivo, o capitalismo produz paisagens geográficas – em termos espaciais, de organização territorial e lugares ligados a uma divisão de trabalho e funções – adequados às suas dinâmicas em determinados momentos históricos, podendo destruí-los posteriormente de forma a reacomodar-se e favorecer a acumulação de capital em um momento histórico distinto (HARVEY, 2000).

Mas os desafios ao estabelecimento das dinâmicas capitalistas não se apresentam somente nas dinâmicas de apropriação de realidades fora dos moldes capitalistas. Estes desafios encontram-se presentes e se impõem, ainda, dentro de sua própria natureza (HARVEY, 2006). Em um esforço diferenciado por parte das forças de expansão e sobrevivência capitalista, são “superados” por movimentos não necessariamente destrutivos, mas através do desenvolvimento de diferenciações geográficas.

As diferentes formas de mobilidade geográfica capitalista se articulam de forma a fragmentar e moldar territórios, valorizando determinados espaços em detrimento de outros. Estes espaços passam a concentrar infraestruturas e outros meio necessários a produção de mais valia. Por meio da centralização de poder e investimentos, estas diferenciações geográficas moldam configurações espaciais que geram distinções similares em arranjos institucionais, relações sociais e outras instâncias da vida cotidiana.

A implicação desta extensão da diferenciação geográfica à dinâmica social se apresenta no remodelamento de antigos preconceitos, distinções e normas sociais. Criam-se novas dinâmicas de desigualdade e novos moldes são dados à dinâmicas desiguais já existentes, reconstituindo funções e significados de acordo com o modo de produção capitalista. O movimento homogeneizante do capitalismo vem acompanhado, portanto, por tendências simultâneas de fragmentação e hierarquização não só espacial como social, que marcam a história do capitalismo pela produção e reprodução de um desenvolvimento geográfico desigual (LEFEBVRE, 1981; SOJA, 1993; HARVEY, 2000).

O desenvolvimento geográfico desigual é, segundo Soja (1993) a característica que distingue a ideologia e política espacial do capitalismo das espacialidades de outros modos de produção. É neste cenário, simultaneamente conflitivo e dialético, de homogeneização e fragmentação, que se reproduzem as relações de produção capitalistas, e no qual suas dimensões contraditórias são introduzidas e apresentadas. Com seu incessante impulso de expansão capitalista, o desenvolvimento geográfico desigual se torna um fenômeno de presença global.

2.1.3

Globalização: a expansão capitalista em termos globais

Se o espaço capitalista é historicamente contingente, então seu desenvolvimento vem ocorrendo em etapas sucessivas de acumulação, em um movimento progressivo e incansável. No contexto atual, a expansão do nexo espaço-temporal capitalista já atinge virtualmente todo o globo, e conforma um fenômeno conhecido comumente pelo termo globalização.

Reconhecer o espaço como um produto social implica em reconhecer, ainda, o novo caráter por ele adquirido no contexto globalizado. Se cada sociedade produz seu próprio espaço, então o capitalismo global atual também se reflete na dimensão espacial, e é por ele afetado. Isso não implica necessariamente em um rompimento com as formas espaciais anteriores, mas é um processo que afeta visivelmente espaços de forma cada vez mais relevante (MARCUSE e KEMPEN, 2010).

Frente a um amplo debate acerca da definição, do caráter e aspectos que envolvem a noção de globalização, compreendemo-la como um fenômeno relacionado diretamente aos processos de adaptação e expansão das relações de produção capitalistas na contemporaneidade. Soja (1993, p. 9) afirma que, nesta fase, as geografias

(...) são definidas como os produtos mais recentes de uma série de espacialidades que podem ser complexamente relacionadas com eras sucessivas de desenvolvimento capitalista.

O processo de conformação destas geografias está envolto em uma lógica de acumulação de capital que é incessante e sempre presente, e que internaliza seus imperativos ocultos submetendo toda a sociedade a sua práxis dominante (HARVEY, 2011). Na expansão de espacialidades sucessivas, nos encontramos imersos atualmente em uma formação capitalista essencialmente globalizada.

Ao contrário de uma economia mundial na qual cada país possui seu próprio circuito de acumulação, ligado externamente por meio de trocas e fluxos de capital, vemos a formação de um circuito de acumulação globalizado, resultado da expansão global do processo de produção em si. Ao tratarmos da globalização, portanto, a entendemos como uma nova fase de expansão do capital, parte de um mesmo processo subjacente de produção capitalista do espaço.

Esta mudança fundamental começa a tomar forma a partir da década de 1970, tendo como um de seus principais marcos a profunda crise que atingiu o mundo neste período. A crise foi marcada, politicamente, pela emergência de uma série de movimentos sociais e de libertação nacional. Ela se manifestou economicamente por meio de uma profunda recessão econômica, marcada, entre outros fatores, pela grande elevação no preço do petróleo e o colapso do sistema de Breton Woods (ROBINSON, 2004).

Se os momentos de crise capitalista são marcadas pela oportunidade e necessidade de repensar as formas de expansão e reprodução sócio espacial ou geoeconômica do capitalismo, a crise da década de 1970 abre as portas para sua profunda reorganização. Formando um modelo de acumulação inteiramente novo, o capitalismo rompe com um modelo fordista-keynesiano, marcado pela rigidez de processos e as políticas de assistencialismo, consideradas incapazes de absorver as demandas geradas pelo capital.

As bases de sustentação deste novo modo de produção encontram-se associadas, ainda, ao conjunto de medidas de caráter neoliberal instauradas globalmente no final da década de 1980. No cerne destas medidas encontrava-se a

intenção de romper com os componentes institucionais básicos do pós-guerra e mobilizar uma série de políticas de ampliação da disciplina de mercado, assim como estimular a competição e a mercantilização ao longo de todos os setores da sociedade (BRENNER e THEODORE, 2002). Deste movimento resultou, entre outros fatores, o desmantelamento do modelo de Estado de bem-estar social, a liberalização financeira e comercial de mercados, abertura do setor público à esfera privada e flexibilizações na esfera do trabalho.

Segundo Brenner e Theodore(2002, p. 349), os processos de neoliberalização contemporâneos são “a catálise e a expressão de uma contínua destruição criativa do espaço político-econômico, em múltiplas escalas espaciais”. Assim, estas novas condições rearticulam as infraestruturas básicas sobre as quais o capitalismo fordista-keynesiano estava assentado, marcando a emergência de um novo momento. A entrada na fase da globalização – também chamada de capitalismo global – é marcada por uma redefinição nas formas de expansão, nas condições de existência e reprodução capitalista. No cerne desta redefinição encontra-se, portanto, uma mudança no próprio modo de produção capitalista.

Identificado como um modelo pós-fordista (AMIN, 2003), ou de acumulação flexível (HARVEY, 1998), este novo modo de produção leva a uma maior dissociação dos processos e subprocessos capitalistas, especializando e individualizando os homens, as instituições, empresas e outros elementos do espaço. Ele se estabelece através de novas relações de territorialidade e de tensões com processos espaciais estabelecidos de maneira cada vez mais transfronteiriça, em um cenário crescentemente globalizado.

Em sua condição global, o capitalismo é responsável pela articulação de e novas formas de percepção de espaço e tempo contemporâneos. Vivemos um momento de compressão espaço temporal, caracterizado pelos avanços tecnológicos e uma verdadeira revolução da informação, comunicações e transportes. Segundo Milton Santos (2012, p.314), o fenômeno da globalização se apresenta como um “mundo da fluidez, da vertigem da velocidade, da frequência dos deslocamentos, da banalidade do movimento e das alusões a lugares e coisas distantes”.

Aliados a emergência de um “espaço imaterial” - o ciberespaço - estes elementos promovem uma alteração no modo de funcionamento e organização mundial, da produção e do consumo, assim como das próprias relações sociais e políticas globais. Conforme explica Harvey(1998, p. 140), esta nova fase

(...) caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional.

Estas alterações podem ser percebidas, entre outros fatores, na atuação transnacional de grandes corporações, no aumento dos fluxos migratórios mundiais, no novo caráter global atribuído aos problemas ambientais e na redefinição da hierarquia e do papel do Estado no cenário globalizado – do qual trataremos com mais detalhes no tópico seguinte. Influenciada pela relevância e grandes implicações destas mudanças, a noção espaço temporal da produção capitalista global passa a ser caracterizada por dinâmicas de hipermobilidade físicas e virtuais. Nestes novos moldes, é orientada com base em uma economia transnacionalizada, que sustenta fluxos e redes de mercadorias, trabalhadores, matérias primas, serviços, dinheiro e pessoas por todo o globo, fazendo do mundo em si um cenário de relações sociais (SCHOLTE, 2002; CASTELLS, 2005).

Ao observar o fenômeno global vale ressaltar, ainda, que a globalização não neutraliza o espaço. A combinação entre o impulso global capitalista e sua necessidade de fixação espacial cria, pelo contrário, uma condição espacial oposta e paradigmática. Em uma relação permanente de globalização e localização, globalização e fragmentação, estes fenômenos fazem parte de uma dialética que se refaz com frequência” na qual “cada lugar é, à sua maneira, o mundo” (SANTOS, 2012, p. 314). A contradição dialética formada da oposição entre as redes globais e os locais determinantes da produção e consumo atribuem ao espaço um caráter simultaneamente abstrato e concreto (LEFEBVRE, 1992).

O espaço é concreto na medida em que é o lugar das ações e interações sociais. Assim, é o espaço das relações entre idades, sexos e de estruturação familiar, da divisão de trabalho e de sua organização. É abstrato, por sua vez, na medida em que é espaço do mundo corporativo global, que reflete, é moldado e

em certa medida condicionado pela articulação da esfera política às dinâmicas financeiras e o mundo dos negócios em nível nacional e internacional. Conforme coloca Lefebvre (1992, p. 341-342, tradução nossa), o espaço é

(...) abstrato na medida em que não tem existência salvo em virtude da capacidade de troca de todos os seus componentes, e concreto na medida em que é socialmente real e, como tal, localizado. Este é um espaço, portanto, que é simultaneamente homogêneo e fragmentado.

A partir da observação destas novas noções espaciais e econômicas, que alongam o fenômeno capitalista em nível global, nos deparamos com uma nova condição de compreensão da noção da produção do espaço no âmbito da globalização. Conforme explica a leitura marxista de Lefebvre (2009, p. 186) em uma de suas mais célebres constatações, “a análise da produção nos mostra que passamos da produção de objetos no espaço para a produção do espaço em si”.

A afirmação de Lefebvre atenta para percepção do espaço não como algo derivado ou construído a partir da acumulação de capital, mas como um momento constitutivo da dinâmica capitalista em si. A noção de produção, assim como vimos anteriormente, é entendida aqui para além de sua concepção impessoal e unicamente material, e dá conta da produção de relações envolvidas no processo produtivo como um todo, assim como das instituições, fatos e acontecimentos históricos que as reproduzem (GODOY, 2008).

Segundo Lefebvre(2009), a produção do espaço, em conceito e realidade, ganha forma principalmente com a explosão da cidade histórica e a urbanização geral da sociedade. O sensível aumento da dimensão urbana global nas últimas décadas e seu crescente papel como centralizador e articulador de fluxos e processos globais são algumas das principais marcas desta nova etapa de expansão capitalista. Assim, se o espaço substituiu a fábrica como lugar de produção de mais valia, a dimensão urbana é o principal cenário de fixação das dinâmicas capitalistas em seu contexto globalizado. As implicações da afirmação de Lefebvre se expressam ganham relevância imediata, portanto, ao pensar as dinâmicas de transformação e produção do espaço urbano na contemporaneidade.

2.1.4

A nova condição espacial global: o urbano em evidência

Conforme observamos anteriormente, o espaço produzido no contexto capitalista contemporâneo apresenta um caráter crescentemente globalizado. Em sua conformação, o capitalismo global implica em profundas mudanças nas formas como se dão relações e dinâmicas sociais em esferas locais e regionais, assim como o jogo de poderes entre Estado e território.

Em sua dinâmica de reestruturação espacial, admite fenômenos que, embora localizados e construídos em termos nacionais ou subnacionais, relacionam-se e constituem-se de forma simultânea a fenômenos tidos como globais. Estes fenômenos desestabilizam parcialmente as antigas hierarquias escalares centradas no Estado nacional, se estruturando a partir de novos processos de escalonamento e hierarquias espaciais.

O capitalismo global reconfigura as dimensões de autoridade, controle e soberania estatal sobre territórios nacionais, com a abertura maior para esferas regionais e municipais. Ele transcende o quadro exclusivo dos Estados Nacionais, sem entretanto negligenciá-lo. Conforme explica Sassen(2010) a globalização (re)escala lugares estratégicos em um novo sistema, de caráter multiescalar, que habita parcialmente territórios e instituições nacionais. Este novo caráter

(...) proporciona uma ponte analítica entre a escala global, ainda uma noção nebulosa, e o conceito mais familiar do local, em termos da cidade ou da comunidade de imigrantes (...) trazendo assim parcialmente a noção vaga do global à noção mais concreta de rede de lugares (SASSEN, 2010, p. 17).

A nova espacialização global passa a valorizar novos atores e escalas, com destaque para a esfera subnacional. Assim, o fenômeno implica no estudo não só daquilo que aparece claramente em escala global, mas também daqueles processos e cenários globais materializados e articulados localmente.

A fase atual de reestruturação econômica global colocou em movimento uma grande transformação na divisão internacional do trabalho, que acabou por elevar as novas dinâmicas urbanas a uma escala global. Conforme explicam

Murray e Myers (2006), esta nova fase redefine os papéis funcionais das cidades em termos de ligações transnacionais, e em seu próprio papel na divisão internacional do trabalho.

As dinâmicas de ajuste espacial do capitalismo global contemporâneo encontram na dimensão urbana um de seus principais espaços de fixação e reconfiguração. Se por um lado o capitalismo global produziu um espaço abstrato mercantilizado, que é reflexo do mundo dos negócios, seus fluxos globais e suas relações políticas articuladas territorialmente, por outro, este espaço depende de grandes centros de produção, de vastas redes bancárias, assim como de infraestruturas especializadas de transporte, comunicação e informação.

Articulando diferentes esferas, a cidade é, portanto, um espaço multidimensional, baseado em dinâmicas variadas de interação humanas, cujo espaço vem sendo modificado constantemente em função de fenômenos e processos sociais em incessante movimento. O tecido urbano concentra em si, ainda, múltiplas redes de troca e comunicação, assim como uma gama de instalações e infraestruturas que servem às mais diversas funções políticas, culturais, econômicas e sociais. Esta conjunção de fatores confere às cidades uma singularidade espacial frente aos processos globais (LENCIONI, 2008).

O que é comum a este movimento, conforme aponta Brenner (2010, p. 26), é o fato de o fenômeno urbano não mais poder ser confinado e limitado a espaços específicos. Ele se apresenta, pela primeira vez na história, em âmbito global, em uma “condição planetária generalizada” que abarca diferentes escalas e contextos espaciais. A conformação de um mundo majoritariamente urbano pode ser observada, portanto, em alinhamento com o movimento de expansão do capitalismo em âmbito global, uma vez que as cidades passam a se constituir como esferas essenciais dos meios de produção capitalistas (LEFEBVRE, 2009).

A globalização amplia a escala do urbano, conformando uma nova geografia mundial na qual as cidades passam a operar de forma intensa e relevante como parte de um sistema cada vez mais integrado dentro e ao longo do espaço e seus limites políticos, em nível nacional, regional e global. Localizadas no cruzamento entre diversos processos, fluxos e forças que redefinem as noções de tempo e espaço mundialmente, as cidades se apresentam como pontos cruciais de

interações políticas, culturais e econômicas, conectando processos políticos locais a tendências e relações globais.

As implicações deste fenômeno, que modifica relações sociais, políticas e econômicas em nível global, se refletem nas cidades e em sua realidade a partir de novas e mais complexas formas de produção e apropriação dos espaços urbanos. Segundo Sánchez et al. (2004, p. 41), no contexto global a dimensão urbana passa a ser repensada e relida pela lógica da “forma-mercadoria”. As cidades incorporam tendências do fenômeno da globalização por meio de elementos

(...) produzidos com vistas à ampliação de sua inserção no circuito mundial de valorização, notadamente através da adequação de suas formas de gestão e produção de seus espaços.

Nesse contexto, se destaca a importância de um posicionamento estratégico global também por parte das cidades, que logo se apropriam de novas estratégias urbanas. As variáveis da relação entre as cidades e o fenômeno global são materializadas em dinâmicas distintas, apostando sobretudo no crescimento econômico e da competitividade. Envolvem também a produção do espaço para o capital via “empreendedorismo urbano” e o aumento do envolvimento do setor privado, em substituição às práticas urbanísticas de domínio exclusivo do Estado.

A adoção de um novo modelo de gestão de cidades, em detrimento do planejamento urbano tradicional, reforça a postura competitiva e estratégica que as cidades passam a exercer. Este posicionamento das cidades vem acompanhado, ainda, de uma dinâmica predatória, expressa na formação de intensas rivalidades entre cidades, na busca por um posicionamento favorável na economia mundial, com maior vantagem competitiva e atração de investimentos.

Por meio do que Gill (2000) chama de “neoliberalismo disciplinar” e um “novo constitucionalismo global”, o poder do capital passa a orientar espaços e subjetividades para o mercado em todo o globo. Neste processo, flexibilizam-se antigas leis e impõem-se novas estruturas legais e políticas, responsáveis pela extensão dos processos e da disciplina do capital sobre as relações sociais. Garantindo a segurança do capital em uma tentativa de uniformidade, as políticas

públicas são reformuladas de forma a provar sua credibilidade e consistência, procurando inspirar confiança em potenciais investidores.

Juntamente ao acúmulo de poder econômico, aumento de transações, investimentos e uma nova postura competitiva características das realidades urbanas do momento da globalização, as cidades vivenciam também um processo marcante de fragmentação espacial. Se o espaço urbano é tido como produto dialético de relações sociais capitalistas, no contexto da globalização ele expressa a nova fase deste regime econômico refletindo também suas dinâmicas desiguais de riqueza, pobreza e exclusão, suas novas relações de centralidade e marginalidade (SASSEN, 2010).

Como parte de um modelo de desenvolvimento que se dá de maneira geograficamente desigual, a construção do fenômeno urbano global também se dá por meio de dinâmicas de contraditoriedade e fragmentação. Os diferentes níveis de atratividade e resposta aos interesses do capital formam um cenário urbano dividido, expresso em condições desiguais de apropriação, oportunidade e de exploração entre as cidades, e também dentro delas.

Qualquer que seja a descrição das partes ou das formas como a cidade se divide, a natureza e extensão das divisões são indicadores do que vem ocorrendo com as cidades sob as dinâmicas da globalização. Conforme concluem Marcuse e Kempen(2010, p. 250, tradução nossa, grifo do autor)

As cidades sempre mostraram divisões funcionais, culturais e de status, mas as diferenciações entre suas áreas cresceram e as linhas separando estas áreas endureceram, por vezes literalmente sob a forma de muros que funcionam para proteger os ricos dos pobres. (...) As áreas das cidades se tornam *totalizadas*. A vida cotidiana pode ser conduzida dentro de cada área, e a necessidade – e a oportunidade – de contato exterior é constantemente reduzida.

As dinâmicas de competitividade e inserção internacional, apesar de apontadas como aspectos positivos e de potencial prosperidade urbana, potencializam fenômenos de divisão e fragmentação nas cidades. Dentre estes fenômenos, encontramos as dinâmicas de gentrificação³ e desapropriação, de

³ Entendemos a gentrificação como um duplo processo, de transferência real e de criação artificial. Por um lado, envolve um processo econômico e cultural em que comunidades de baixa renda e de classe trabalhadora são substituídas por comunidades mais ricas, como resultado da migração

formação de enclaves étnicos e raciais, a conformação de grandes franjas de pobreza povoadas por migrantes atraídos pela imagem de prosperidade urbana, assim como falta de serviços básicos e altas dinâmicas de precariedade.

O espaço urbano contemporâneo se (re)configura a partir de uma organização espacial que fortalece desigualdades já existentes, e criando novas dinâmicas desiguais. Nesta nova geografia, as maiorias urbanas aparecem cada vez mais subjugadas por dinâmicas excludentes, que direcionam fluxos globais e valorizam determinados setores, processos e investimentos em detrimento de outros. Em sua expansão global, o capitalismo centraliza poder e investimento em determinadas áreas, formando territórios cada vez mais marginais e periféricos, literal e figurativamente.

A teoria crítica, que tem em suas origens o questionamento às contradições de um modelo de capitalismo Fordista e Keynesiano, vê as condições de sua existência reformuladas no cenário capitalista globalizado. Isso se dá pela continuidade dos processos de destruição criativa nas cidades, agora em escala ampliada e a partir de novas relações de poder forjadas no contexto global. Da crítica às dinâmicas de ajuste e às relações de poder e ideologia sustentadas pelas formas de expansão espacial do sistema capitalista, a teoria crítica urbana apresenta, ainda, uma nova crítica à condição de desigualdade, injustiça e exploração urbanas dela decorrentes em termos globais (BRENNER, 2010).

O custo da formação do novo ordenamento urbano global, com destaque para as megacidades e os fenômenos de concentração urbana característicos dos países em desenvolvimento, é a formação de espaços altamente desiguais e controversos. Enquanto a desigualdade e exclusão não constituem em si fenômenos novos, a magnitude com que estes vêm se apresentando na contemporaneidade aparecem como marcos da sociedade globalizada atual.

Assim, as forças centrífugas da globalização e localização conferem maior magnitude às tendências de fragmentação espacial e polarização social (MURRAY e MYERS, 2006). A reprodução de fenômenos de exclusão e

interna da população de renda mais alta, por dinâmicas especulativas e de renovação espacial e da propriedade (MICHELICH, 2006). Por outro, refletem também dinâmicas artificiais de mobilidade social, uma tentativa de forjar o surgimento de uma “gentry” burguesa, ou seja, de criar uma classe-média por meio de políticas de crédito e outras estruturas artificiais.

marginalidade anteriores se configura de forma mais intensa e em maior escala na de produção capitalista do espaço contemporâneo, como resultado de dinâmicas específicas das formas atuais de expansão da dinâmica do capitalismo global.

2.2

Da metrópole à megacidade

Após esclarecermos a noção de produção do espaço urbano segundo a teoria crítica urbana, cabe entender ainda alguns dos principais conceitos que permearão o presente trabalho, com atenção especial à noção de megacidade. Vale ressaltar que não há a intenção de realizar um aprofundado debate conceitual, mas sim de situarmos os principais termos utilizados e apresentados ao longo do texto, e compreendermos as diferentes teorias, representações e especulações a respeito dos cenários urbanos. Para entendermos a megacidade como categoria de análise, começaremos com o conceito de *metrópole* e passaremos a noção de *decidade global* (SASSEN, 2002; SASSEN, 1991; HALL, 1984), para então podermos articular seus significados na construção da noção de megacidade em si.

A palavra *cidade* tem suas origens epistemológicas no Latim, *civitas*, que remete às “emoções, rituais e convicções que tomam forma em uma cidade”(FARÍAS e STEMMLER, 2006). Seu significado, é relacionado, ainda, às noções de *urbsepolis*. A primeira trata de sua materialização, da expressão da forma física das cidades, ou de espaço público e coletivo de seu estilo de vida. A segunda, por sua vez, se refere à cidade como esfera política, como espaço no qual interesses comunitários ganham espaço de debate e margem para a tomada de decisões.

A dificuldade de definição de uma única ontologia das cidades explica também a ausência de um padrão definido em sua conceitualização. O conceito *cidade* se forma de diferentes maneiras, a partir da articulação de distintos referenciais e formas de interpretação do urbano, variando muito de acordo com o

contexto no qual está inserido, relacionada a critérios quantitativos, qualitativos ou mesmo administrativos.

Assim como a noção de cidade, o termo *metrópole* também é marcado pela polissemia, sendo conceituado de maneiras distintas de acordo com os referenciais de análise e autores analisados. A palavra tem origem grega, e se dá a partir da junção dos termos *metera*, que significa “mãe”, e *polis*, traduzido comumente como “cidade” mas com implicações maiores, conforme apresentamos anteriormente (CUNNINGHAM, 2005). A junção das noções de *metera* e *polis* confere à metrópole a ideia de uma esfera política de caráter relacional, inserida em um contexto mais amplo e de forma não isolada, cuja dimensão encontra-se permeada de relações de poder, dominação e controle social.

Aplicado inicialmente na antiguidade egípcia e grega, de forma a caracterizar as cidades-capital de determinadas províncias e os polos centrais de redes de cidades coloniais do período, o termo *metrópole* foi redescoberto nos séculos XVIII e XIX, com a formação dos impérios europeus modernos. Conforme explicam Farías e Stemmler (2006), o caráter relacional do termo se reafirma neste período a partir da relação assimétrica entre centro e periferia colonial, indo além da ideia de cidade e passando a se referir a um fenômeno maior, de arranjo institucional, território ou centro uma rede de controle imperial. A metrópole servia, portanto, como um espaço e um conceito simbólico, capaz de trazer coerência à hierarquia de uma nova ordem mundial que girava em torno de relações coloniais (MCGRATH e SHANE, 2012).

Contemporaneamente o termo ganha novos contornos, à luz dos movimentos de independência colonial de meados do século XIX e das mudanças do caráter e papel das cidades atuais. Cunningham (2005) postula a existência de uma especificidade do fenômeno urbano moderno, que simultaneamente envolve e se distancia de sua noção inicial de “cidade-mãe”. Segundo o autor (2005, p. 17) a *metrópole* não se desenvolve historicamente como um sinônimo de cidade, mas, pelo contrário, “como a manifestação de uma distinta lógica espacial-produtiva moderna, que a opõe e desestabiliza”.

A *metrópole* é, portanto, a cidade que expande os limites físicos da *urbs*, que muda sua forma a partir da ampliação de seu território, em contraste com a

cidade delimitada de outrora. A *metrópole* vira lugar de experimentação do moderno, quebrando com os padrões urbanos anteriores e avançando em direção a um modelo de modernidade capitalista.

Associada à noção de McGrath e Shane(2012, p. 642), a expansão territorial e a permeabilidade comumente associadas à metrópole adquirem, ainda, um caráter simultâneo de delimitação e controle. Segundo os autores, “(...) a metrópole é legível, controlada, contida, centralizada e irradia para os subúrbios residenciais zoneados, as cidades satélite, terras agricultáveis e florestas”. Esta percepção é importante pois, ao ressaltar a dimensão de centralidade da metrópole, nos permite diferenciar mais claramente o termo frente aos outros conceitos aqui apresentados, especialmente frente a noção de megacidade, a ser abordada posteriormente.

Extrapolando as delimitações metropolitanas, a noção de *cidade global* aparece como um conceito atual, ganhando relevância especialmente nas últimas décadas, a partir dos trabalhos de autores como Peter Hall (1984) e Saskia Sassen(2000a; 2000b; 2002). O termo tem sua origem diretamente relacionada ao fenômeno da globalização capitalista iniciada em meados da década de 1970, aos seus impactos nas principais cidades mundiais e ao novo caráter adquirido pelos centros urbanos neste contexto, conforme explicado anteriormente.

As novas forças econômicas emergentes do período pós-guerra, com suas dinâmicas de flexibilização e desregulamentação econômica, maior intensidade de fluxos de capital, pessoas e informação, assim como um maior papel do capital financeiro e um declínio da economia industrial frente à de serviços, criam novas demandas para as cidades, obrigadas a se adaptar a este dinamismo. Indo além das funções já estabelecidas há longa data, as cidades globais passam se constituir como eixos centrais tanto de conexão e economias locais e regionais a processos e fluxos globais, quanto de organização da economia capitalista globalizada. Seus espaços se constituem, ainda, como locais e mercados chave para o fornecimento de serviço especializado e financeiro para as principais indústrias globais.

Segundo Sassen(2000 b, p. 84), portanto, as cidades globais são

(...) cidades para manutenção e financiamento do comércio internacional, de investimentos e sedes operacionais - onde quer que estes possam estar localizados. (...) a multiplicidade de atividades especializadas em cidades globais são cruciais na valorização, na verdade supervalorização, dos principais setores do capital atualmente. Nesse sentido, elas são locais de produção estratégicos para os principais setores econômicos atuais.

Vale destacar, ainda, que as cidades globais não se constituem de maneira isolada. Se valendo dos avanços tecnológicos e informacionais, seus espaços encontram-se interligados por meio de redes de conexão, em torno das dinâmicas de globalização econômica. Estas redes se articulam de maneira transnacional, formando circuitos globais que não são em si fenômenos completamente novos, mas que na contemporaneidade são marcados pela multiplicidade, complexidade, intensidade e alcance global com que se apresentam (SASSEN, 2002).

Retomando a noção de que nem todos os recursos necessários às atividades econômicas globais se estabelecem de maneira fluida e com características de hipermobilidade, os processos de fixação de seus fluxos e processos em lugares estratégicos ao sistema capitalista globalizado acaba por criar uma hierarquia global de cidades. Nesta hierarquia, as *cidades globais* aparecem em posição de vantagem competitiva, se configurando como os centros de maior possibilidade e capacidade de recebimento, articulação e coordenação de atividades complexas em escala global.

Essa hierarquia entre espaços urbanos é ilustrada na emergência do próprio conceito de *cidade global*, que surge em torno das cidades Nova Iorque, Tóquio e Londres. Da observação das características comuns a estas cidades perante os impactos da globalização foi definido o tipo ideal, em sentido weberiano, de *cidade global*. Segundo explica Carvalho (2000), a partir da especificidade histórica destas cidades foi definido o que se poderia considerar global em outras cidades. Essa condição expressa um constrangimento geográfico do conceito, que abarca exclusivamente as transformações do Norte, separando suas cidades daquelas consideradas não funcionais ou incapazes de se integrar globalmente.

Expressando esta divisão, junto de outras cidades do chamado “Primeiro Mundo”, como Paris, Los Angeles e Hong Kong, as cidades de Nova Iorque, Tóquio e Londres são consideradas referenciais *decidades global* de “primeira

classe”. Cidades associadas ao Sul Global, como São Paulo, Buenos Aires e Jacarta, por exemplo, também são apresentadas como cidades globais, figurando, entretanto, em um patamar inferior em termos de espaço de oportunidade e de conexões globais, conforme abordaremos no capítulo seguinte. Um grande hiato separa as realidades destas cidades daqueles cenários urbanos que não atingem os requisitos considerados mais apropriados à materialização dos interesses do capitalismo global, e abarcados pelo conceito de cidade global. Mesmo dentre as cidades do Sul Global, essa lacuna é percebida de forma marcante, se expressando especialmente em termos de infraestrutura e condições de vida de seus cidadãos.

Com o estabelecimento de um referencial elevado e valorizado em termos econômicos, políticos, culturais e sociais, a busca por competitividade e por um lugar de destaque no circuito global de cidades passa a ser um dos objetivos mais almejados por líderes políticos e grupos de interesses econômicos urbanos, conforme vimos anteriormente e exploraremos com mais detalhes nos capítulos a seguir. Essas condições colocam *ascidades globais* na condição de espaços de produção “pós-industriais”(SASSEN, 1991) reafirmando a noção do espaço urbano como o substituto da fábrica na produção de mais valia global.

A constante reestruturação geopolítica da economia mundial no contexto da globalização caminha junto de uma tendência estrutural de longo prazo nos padrões de urbanização(MURRAY e MYERS, 2006). Nas últimas décadas, as cidades crescerem em ritmo acelerado, abarcando a maior parte da população mundial e aumentando drasticamente a dimensão de sua escala. Na compreensão desta tendência, chegamos à noção de *megacidade*.

Segundo a definição oficial das Nações Unidas (UN-HABITAT, 2008), megacidades são conglomerados urbanos altamente adensados, com populações que atingem os 10 milhões de habitantes, ou mais. Sob estes padrões, o conceito de *megacidade* envolve realidades distintas, mas se configura atualmente como um fenômeno predominante da realidade do Sul Global, ainda que os primeiros conglomerados urbanos a atingirem seu patamar demográfico, na década de 1970, estivessem localizados em países ditos “desenvolvidos”.

Sua concepção unicamente em termos populacionais e demográficos, entretanto, não permite elucidar seu caráter analítico específico no cenário urbano

contemporâneo, ou perceber as dinâmicas e fenômenos que permeiam e moldam seu território frente ao fenômeno da globalização. Seguindo de acordo com autores como Bugliarello(1999), Van Der Ploeg e Poelhekke(2008), McGrath e Shane(2012), entendemos a megacidade, como uma categoria de análise que envolve uma série de características e fenômenos comuns, se relacionando a diferentes variáveis na constituição de um espaço singular.

O fenômeno da *megacidade* imediatamente chama a atenção por sua grande dimensão demográfica, mas vai além disso, sendo sua grande população apenas a evidência empírica de sua singularidade. Conforme apontado por Rao (2012), a noção de megacidade vem sendo cada vez mais retirada da sombra de outros termos de referência ao fenômeno urbano, e considerada como uma espécie de vanguarda nas considerações do urbanismo contemporâneo.

A conceitualização de *megacidade* de Bugliarello(1999) enfatiza sua relação direta com o Sul Global, e com suas realidades urbanas de desenvolvimento espontâneo e não planejado. Neste sentido, a concepção de megacidade apresentada pelo autor remete a processos de crescimento demográfico exacerbado, mas também a afeição pela atração de investimentos para a melhoria de suas infraestruturas urbanas, redução da pobreza e mobilidade social. Ainda nesta linha, Van Der Ploeg e Poelhekke(2008) adicionam novas variáveis ao caráter demográfico que define as megacidades, apresentando-as como resultado de ondas migratórias para os centros urbanos, impulsionadas pelo processo de globalização.

As megacidades seriam, portanto, “grandes aglomerações urbanas impactadas frontalmente pela expansão das dinâmicas que sustentam a globalização”(BOCAYUVA e VELOSO DOS SANTOS, 2011, p. 62). Seu território é espaço de interesses e especulação, oferecendo grandes mercados de oportunidades no cenário de expansão global capitalista em termos globais. Suas dinâmicas de precariedade se constituem, simultaneamente, como cenário de potencialidades em termos de produção e de consumo, convertidos em oportunidades de negócios e investimentos em diferentes níveis.

As megacidades é um espaço marcado ainda pela diversidade e intensidade de suas dinâmicas. Isso se reflete na multiplicidade de agendas, de processos e

ritmos que acompanham o desenvolvimento de suas formas sociais em relação a um capitalismo avançado e globalizado. Elas configuram, segundo Bocayuva e Veloso dos Santos (2011),

(...) um tecido urbano difuso constituído em uma paisagem que é um grande mosaico de formas sociais e de contextos que combinam o capitalismo avançado e globalizado, com precariedades e necessidades imediatas de melhoria na infraestrutura e na qualidade de vida de boa parte de sua população.

Assim, a noção de *megacidade* trata de uma configuração de aglomeração humana e urbana que se dá, não por acaso, no Sul Global. Ela está diretamente relacionada à lógica centrípeta de desenvolvimento geográfico desigual capitalista, na qual determinados polos distribuídos pelos continentes funcionam como lugares de inserção, ainda que mais ou menos periférica, em circuitos e redes globais, em relação direta a dinâmicas de precariedade. Atravessada constantemente por fluxos de pessoas, informação e materiais, estes espaços são monitorados e interligados por redes sociais e logísticas de telefones celulares e internet.

A megacidade é o cenário da hipertrofia. É o cenário de explosão urbana vislumbrado por Lefebvre (2009), figurando como o berço da acumulação e da intensidade das dinâmicas sócio espaciais em sua expressão mais extrema. Ela rompe e fragmenta a realidade urbana com o surgimento de sua escala massiva, assim como com a emergência de uma série de sistemas locais autogerados.

As dinâmicas e o caráter das megacidades não se encaixam na noção de *metrópole*, pois esta já não dá conta de sua explosão e quebra com as dinâmicas fordistas, de centralidade e controle característicos do cenário metropolitano. Quando consideradas fora de seus termos exclusivamente demográficos, as megacidades tampouco podem ser encaixadas no conceito de *cidade global*. Ainda que elas se apresentem como espaço de conexão e transacionem com o global de forma intensa, carregam consigo uma dimensão de precariedade e problemas estruturais não relacionados ao tipo ideal de cidade global.

A megacidade seria, portanto, o retrato da morfologia de crise dos principais elementos associados aos conceitos apresentados anteriormente. Ela

seria, simultaneamente, uma metrópole que se expande e difunde, e uma cidade global forçada a se articular em grandes periferias informais e conflituosas. É a cidade que explodiu, mas que se configura ainda como ponto de conexão e disputa, com dinâmicas reorganizadoras contraditórias e distintas, mas em constante interação.

As megacidades se reestruturam como centros de corporações transnacionais, lugares de fluxos de trabalho e migração, e comumente como centros multiculturais para populações em diáspora (SASSEN, 2010). Possuem fortes conexões transnacionais, sendo palco de inúmeras dinâmicas culturais e subjetivas. Ao mesmo tempo, articulam grandes dimensões de desenvolvimento desigual e de polarização social, contradições e conflitos.

No território das megacidades combinam-se, portanto, processos e agendas de empresariamento urbano e de apropriação espacial capitalista, dinâmicas de precariedade e modelos de auto-organização comunitários, assim como classes médias com seus processos de consumo e crédito. Sua condição de hipertrofia é sinal de seu caráter fragmentador e de expansão do nexo espaço temporal capitalista, ao mesmo tempo em que os projetos de reestruturação nele desenvolvidos são exemplo de um processo constante de destruição criativa no território, de produção no espaço e do espaço.

A percepção do espaço em sua conexão com relações de poder de especificidade histórica permite entender as megacidades no contexto atual específico, tanto face à formação de um mundo urbano – a “revolução urbana”⁴ de Lefebvre – quanto ao fenômeno de formação capitalista crescentemente globalizado, neoliberalizado e financeirizado, que alonga o capitalismo e o reflete e em espaços moldados segundo seus interesses.

Os quatro conceitos apresentados ao longo deste tópico, ainda querepresentem diferentes modelos sociais, formais e simbólicos de análise do fenômeno urbano, coexistem e interagem na paisagem urbana contemporânea (MCGRATH e SHANE, 2012). Ao compreender a megacidade como uma

⁴ Lefebvre entende por *revolução urbana*, em linhas gerais, o fenômeno de conformação de uma sociedade predominantemente urbana, “sociedade que resulta da urbanização completa, hoje virtual, amanhã real” (Lefebvre, 2004, p. 15).

categoria única, atentamos para seus fatores contraditórios e reafirmamos a relevância da interrogação e análise dos processos em curso em seu território.

3.

O Fenômeno Urbano no Sul Global: as megacidades do Sul e o enfoque africano

3.1

O fenômeno urbano no Sul Global

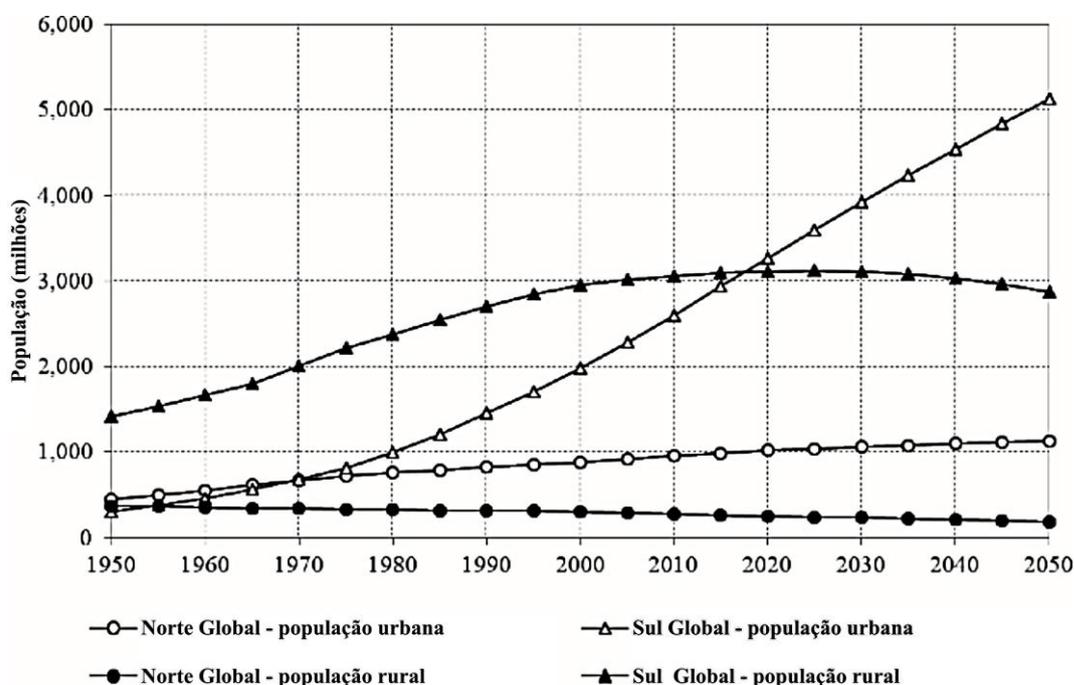
Conforme observamos anteriormente, a expansão do capitalismo em termos globais encontra no espaço das cidades um cenário propício para a fixação e articulação das dinâmicas necessárias à acumulação do capital na contemporaneidade. A espacialidade forjada pelas dinâmicas da globalização vem acompanhada do aumento expressivo das cidades, que se ampliam tanto em número quanto em escala, conformando um mundo predominantemente urbano. Atualmente, mais da metade da população mundial vive em cidades (UN-HABITAT, 2012).

Ao observar as tendências de urbanização nas últimas décadas, vemos um fenômeno urbano contemporâneo marcado, predominantemente, pelas dinâmicas de formação e crescimento das cidades do Sul Global. Segundo explica Boaventura de Souza Santos (2008), é a relação entre inclusão e exclusão que determina se um país pertence ao Sul ou ao Norte, ou seja, ao centro ou à periferia do sistema capitalista global. Assim, os países onde a integração à economia mundial se processou predominantemente pela exclusão são os países considerados parte do Sul Global, ou da periferia do sistema mundial.

Esta região, representada por países comumente associados a economias “em desenvolvimento”, vem constituindo novas dinâmicas de articulação econômica em nível global – de nível Norte-Sul e cada vez mais Sul-Sul. Seu cenário urbano é marcado por taxas de crescimento impactantes e mesmo vertiginosas, conformando conglomerados urbanos com dinâmicas intensas e contraditórias em termos de oportunidades, desigualdade e mobilidade social.

Se até meados da década de 1950 o número total de pessoas vivendo centros urbanos era ligeiramente maior nos países do Norte Global, atualmente 7 em cada 10 moradores de cidades encontram-se em regiões do Sul (UN-HABITAT, 2012). Ainda que as taxas de urbanização total dos países do Norte Global – ditos “desenvolvidos” – sejam mais elevadas que as de regiões em desenvolvimento, nas quais uma parcela significativa da população continua vivendo em meio rural, o crescimento médio das cidades do Sul Global nos últimos anos vem ocorrendo em taxas muito mais elevadas.

Gráfico 01 – Populações Rural e Urbana no Norte e Sul Global, 1950-2050



Fonte: (UN DESA, 2011, p. 03)

Segundo dados recentes da UN-Habitat (2012), a população urbana nos países ditos “em desenvolvimento” se elevou em cerca de 1,2 milhões de pessoas por semana na última década, um aumento populacional diário de aproximadamente 165 mil habitantes e quase o crescimento total anual das cidades europeias. Com este ritmo de crescimento, as o Sul Global devem ver sua população urbana se sobrepor à rural até 2020, e atingir os 5.1 bilhões de pessoas

até 2050 (UN DESA, 2011), sendo responsáveis pela maior parte do crescimento urbano mundial nos próximos 30 anos.

A grande elevação da concentração urbana, muito associada à América Latina da segunda metade do século XX, agora apresenta um forte deslocamento para os continentes asiático e africano. A relevância desta nova tendência pode ser percebida quando atentamos para o fato de que, apesar dos baixos índices de urbanização, a população urbana da Ásia, em termos absolutos, representa cerca de metade da população mundial. A África, por sua vez, em um movimento de reconhecido pela ONU (2012, p. 29) como “um dos mais marcantes no padrão geral de urbanização do continente”, deve ver sua população urbana ultrapassar aquela da Europa e da América Latina nas próximas décadas, atingindo os 642 milhões de habitantes.

Mas mudanças no cenário urbano do Sul Global não se dão apenas em termos de expansão do fenômeno urbano, e de uma inversão de tendências entre campo e cidade nestas regiões. O rápido processo de urbanização vem sendo seguido, ainda, de altos níveis de concentração da população urbana em grandes e megacidades (UN DESA, 2011). Assim, acompanhando um movimento reconhecido hoje como uma tendência mundial, o Sul Global viu algumas de suas cidades ampliarem, de maneira significativa, sua dinâmica de escala.

Junto à formação de outros fenômenos de alta concentração e escala, como as “cidades-região”⁵, ou “corredores urbanos”⁶, a emergência de megacidades é um dos grandes marcos das dinâmicas de urbanização dos países do Sul. A combinação de um rápido processo de urbanização e da grande escala urbana à realidade socioeconômica dos países do Sul fomenta circunstâncias e configurações urbanas singulares, tendo implicações diferenciadas daquelas observadas nas megacidades de países do Norte.

A observação do contexto urbano do Sul chama a atenção para as limitações de uma caracterização das megacidades apenas em termos

⁵ Segundo definição das Nações Unidas (2010, p. 199) “cidades-região são grandes territórios urbanizados, constituídos de uma ou mais áreas metropolitanas e suas cidades de entorno, assim como vilarejos e áreas rurais, com graus intensos e elevados de interação diária”.

⁶ Corredores urbanos são caracterizados por sistemas lineares de espaços urbanos ligados por redes de transporte (UN-Habitat, 2010).

demográficos, e ressalta a relevância de sua abordagem também em função de características e fenômenos nela presentes. Reconhecendo esta limitação, apresentamos anteriormente uma noção de megacidades que as diferencia de outros contextos urbanos tanto por seu caráter de alta concentração demográfica, quanto pelos fenômenos que congrega em seu território, de forma intensa e constante. Assim, entendemos as megacidades como cenários de intensidade afetados pela velocidade e caráter cíclico dos fluxos temporais da globalização capitalista, que comprimem seus gigantescos espaços e populações em um movimento simultâneo de explosão espacial e demográfica.

Distanciando-se do cenário de emergência das cidades europeias e norte-americanas no século XIX, o fenômeno do crescimento urbano do Sul global contraria as previsões acerca da relação entre prosperidade e mudança demográfica, e segue seu processo de expansão a despeito do declínio das condições socioeconômicas nestes países. A pouca relação entre tamanho da população e da economia destes lugares gerou realidades pessimistas e previsões alarmantes, marcadas pela superpopulação e aumento exponencial de moradias informais e áreas de favelas, assim como estimativas de declínio constante nas condições de vida da população (MURRAY e MYERS, 2006; DAVIS, 2006).

Dado seu caráter de crescimento, as cidades de países em desenvolvimento passaram a ser observadas como cenários marcados por problemas espaciais, falta de serviços e saneamento, pobreza e caos. Analisadas sob as lentes da modernidade ou do desenvolvimentismo (ROBINSON, 2011) as megacidades do Sul foram e ainda são vistas como lugares anacrônicos, que não se encaixam propriamente nos mapas e categorias das cidades ocidentais. São apresentadas, comumente, como espaços atrasados e não modernos, nos quais a melhoria na capacidade de governança, produtividade, infraestrutura e provisão de serviços é uma necessidade latente.

Esse enfoque parece conformar uma verdadeira dicotomia entre as cidades do “lado negro” e aquelas do “ocidente”, estabelecendo categorias de análise e estudo dos processos urbanos nas quais as diferenças estruturais das cidades do Sul Global parecem não se encaixar. Segundo Robinson (2002), esta dicotomia se daria pela existência de uma “geografia” das teorias de análise urbana, localizada

nas experiências ocidentais e suas histórias intelectuais, gerando um movimento segregador e mesmo subordinador em relação a experiências não ocidentais.

Atentar para o caráter limitador destas categorias, que permeiam não só o imaginário mundial como as perspectivas de análise das cidades de países em desenvolvimento, é importante para retirar a região da obscuridade do debate urbano contemporâneo e romper com as limitações das análises tradicionais de sua experiência urbana. Fugindo do dualismo das análises normativas e tradicionais do espaço urbano do Sul Global, consideramos a experiência urbana desta região como diretamente interligada a contextos de poder e riqueza em outros países, inseridas em esquemas globais amplos e complexos.

Os novos fluxos, práticas e recursos advindos do movimento globalizante transpassam e envolvem também suas cidades, que acomodam esta nova realidade junto a um legado social, cultural e histórico particular. Este movimento conforma o que Sassen(2010, p. 95) chama de “nova geografia de centros e margens”, que não só reestrutura as noções de hierarquia espacial nacional-local, como parcialmente atravessa, ainda, a velha divisão Norte-Sul. Nesse movimento, é conferida uma capacidade maior de agência e uma dimensão relevante de análise no processo de globalização às principais cidades do Sul Global.

A inserção do fenômeno urbano do Sul no contexto de novas geografias globais nos permite conferi-las importância não só no estudo da globalização, mas como objeto de análise em si. Cabe analisar estas cidades, portanto, para além de sua representação simplista como sinônimos de caos e marginalização uniforme. Conforme Shatkin(1998, p. 378, tradução nossa) sugere em sua obra:

(...) ao invés de tratar a experiência das cidades em países menos desenvolvidos como uma nota de rodapé infeliz no fenômeno da globalização e reestruturação econômica, o papel destas cidades no processo de acumulação de capital e o impacto da globalização em seu desenvolvimento deveriam ser um tópico de pesquisa e debate.

Assim, partimos do pressuposto da existência de uma dualidade, e não de um dualismo, entre as experiências dos países “desenvolvidos” e “em desenvolvimento” (ROBINSON, 2011), que permitem uma compreensão

adequada dos processos de urbanização e contexto de intensidades das cidades do Sul, assim como das formas sob as quais os espaços destas cidades são apreendidos e modificados no contexto globalizante atual.

O Sul Global é tomado aqui, portanto, como um “objeto” em estruturação e disputa, que representa, em suas dinâmicas de urbanização acelerada e na conformação de megacidades, o novo caráter de mudança geoespacial da globalização capitalista. As megacidades do Sul Global se constituem como novas fronteiras produtivas e de trabalho, de possibilidade de captura de território para o capitalismo global.

Em sua condição de destaque, estas megacidades são marcadas por elementos simultâneos de conectividade global e oportunidades de investimento, de fenômenos de despossessão e gentrificação. A abordagem da realidade das megacidades de países em desenvolvimento se dá no sentido de destacar as dinâmicas de globalização frente a continentes, regiões e países nos quais os fenômenos da materialização dos fluxos globais interagem com contextos de urbanização e trajetórias nacionais ligadas a heranças do colonialismo e ideias de modernização, fenômenos migratórios e de polaridade social de complexidade histórica específica.

Conforme aponta Rao (2012), a relação pós-colonial distinta das megacidades do Sul Global aos projetos modernizadores convida à teorização de suas realidades como respostas às pressões das dinâmicas de inovação e destruição criativa do capitalismo. Assim, as megacidades do Sul Global possuem relevância e complexidades que exigem um olhar analítico particular, que permita destacar e observar seus espaços frente aos fenômenos contraditórios de integração global e desenvolvimento desigual, de globalização e fragmentação sócio espacial no contexto capitalista.

3.1.1

A megacidade do Sul

Ainda que expressem um fenômeno global e que tenham emergido na década de 70 em torno de países desenvolvidos, as megacidades passaram a se configurar, já nas décadas seguintes, como um fenômeno fortemente localizado em países do Sul Global. As grandes mudanças no ranking das maiores cidades mundiais nas últimas décadas deixa clara esta tendência: enquanto nas décadas de 1980 e 1990 a cidade de Nova York encontrava-se logo atrás de Tóquio, na condição de segunda maior população mundial, em 2011 a cidade já ocupava o 4º lugar, perdendo a posição para a cidade indiana de Délhi, que em 1990 nem mesmo constava no ranking das maiores cidades do mundo.

Segundo dados de 2011, as megacidades do Sul Global, quando classificadas em termos populacionais, representam mais de 80% do total de megacidades no mundo, e devem contar com 29 das 37 previstas para 2025 (UN DESA, 2011). Com exceção apenas das latino-americanas, são as megacidades com as maiores taxas mundiais de crescimento populacional, aumentando em ritmo vertiginoso. Acompanhando a tendência de concentração urbana em cidades de grande densidade, este crescimento demonstra a força das dinâmicas de urbanização no Sul Global e frente a um planeta majoritariamente urbano (Vide Tabela 01).

De maneira geral, a formação das megacidades em países em desenvolvimento apresenta diferenças significativas em relação às megacidades de países desenvolvidos, desde sua origem. Ainda que a amplitude do cenário e das trajetórias e processos de urbanização e configuração das cidades no Sul Global nos impeça de falar de um modelo único de cidade, a formação das megacidades nesta região apresenta determinadas características comuns, que permitem sua diferenciação frente ao cenário desenvolvido e conferem-las implicações específicas e singulares. No esforço por uma melhor caracterização da realidade do Sul Global, destacaremos quatro pontos considerados relevantes em sua organização espacial e na forma de interação de seu território com esquemas globais.

Tabela 01 - População de aglomerações urbanas com 10 milhões de habitantes ou mais 1970, 1990, 2011, 2025 (em milhões)

1970			1990		
Colocação	Aglomeração urbana	População	Colocação	Aglomeração urbana	População
1	Tokyo, Japan	23.3	1	Tokyo, Japan	32.5
2	New York-Newark, USA	16.2	2	New York-Newark, USA	16.1
			3	Ciudad de México (Mexico City), Mexico	15.3
			4	São Paulo, Brazil	14.8
			5	Mumbai (Bombay), India	12.4
			6	Osaka-Kobe, Japan	11.0
			7	Kolkata (Calcutta), India	10.9
			8	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana, USA	10.9
			9	Seoul, Republic of Korea	10.5
			10	Buenos Aires, Argentina	10.5

2011			2025		
Colocação	Aglomeração urbana	População	Colocação	Aglomeração urbana	População
1	Tokyo, Japan	37.2	1	Tokyo, Japan	38.7
2	Delhi, India	22.7	2	Delhi, India	32.9
3	Ciudad de México (Mexico City), Mexico	20.4	3	Shanghai, China	28.4
4	New York-Newark, USA	20.4	4	Mumbai (Bombay), India	26.6
5	Shanghai, China	20.2	5	Ciudad de México (Mexico City), Mexico	24.6
6	São Paulo, Brazil	19.9	6	New York-Newark, USA	23.6
7	Mumbai (Bombay), India	19.7	7	São Paulo, Brazil	23.2
8	Beijing, China	15.6	8	Dhaka, Bangladesh	22.9
9	Dhaka, Bangladesh	15.4	9	Beijing, China	22.6
10	Kolkata (Calcutta), India	14.4	10	Karachi, Pakistan	20.2
11	Karachi, Pakistan	13.9	11	Lagos, Nigeria	18.9
12	Buenos Aires, Argentina	13.5	12	Kolkata (Calcutta), India	18.7
13	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana, USA	13.4	13	Manila, Philippines	16.3
14	Rio de Janeiro, Brazil	12.0	14	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana, USA	15.7
15	Manila, Philippines	11.9	15	Shenzhen, China	15.5
16	Moskva (Moscow), Russian Federation	11.6	16	Buenos Aires, Argentina	15.5
17	Osaka-Kobe, Japan	11.5	17	Guangzhou, Guangdong, China	15.5
18	Istanbul, Turkey	11.3	18	Istanbul, Turkey	14.9
19	Lagos, Nigeria	11.2	19	Al-Qahirah (Cairo), Egypt	14.7
20	Al-Qahirah (Cairo), Egypt	11.2	20	Kinshasa, Democratic Rep. of the Congo	14.5
21	Guangzhou, Guangdong, China	10.8	21	Chongqing, China	13.6
22	Shenzhen, China	10.6	22	Rio de Janeiro, Brazil	13.6
23	Paris, France	10.6	23	Bangalore, India	13.2
			24	Jakarta, Indonesia	12.8
			25	Chennai (Madras), India	12.8
			26	Wuhan, China	12.7
			27	Moskva (Moscow), Russian Federation	12.6
			28	Paris, France	12.2
			29	Osaka-Kobe, Japan	12.0
			30	Tianjin, China	11.9
			31	Hyderabad, India	11.6
			32	Lima, Peru	11.5
			33	Chicago, USA	11.4
			34	Bogotá, Colombia	11.4
			35	Krung Thep (Bangkok), Thailand	11.2
			36	Lahore, Pakistan	11.2
			37	London, United Kingdom	10.3

Fonte: (UN DESA, 2011, p. 06,07)

Vale dizer que a apresentação destes pontos não visa afirmar a homogeneidade da experiência urbana na região, e se dá por fins analíticos, no sentido de melhor distinguir e compreender a experiência de suas principais megacidades.

A primeira característica relevante na observação destes cenários é o “peso” de sua população em nos respectivos contextos nacionais. Com exceção da América-Latina, a população das megacidades no Sul ainda tem uma representatividade ligeiramente menor em relação à população urbana e à população total dos países nos quais está localizada, ao contrário do que ocorre nos países do Norte.

De acordo com dados da ONU (UN DESA, 2011), a população que vive em megacidades de regiões mais desenvolvidas representava, em 2011, cerca de 10% da população total destes países. Nas regiões em desenvolvimento, por sua vez, esta parcela chegava a 9,5%. Com uma distribuição que varia de acordo com cada grande área analisada, a região que mais pesa nesta estatística é o continente africano, no qual 57% de sua população vive em cidades com menos de cinco milhões de habitantes, e apenas 9,6% vivem em cidades com cinco milhões de habitantes ou mais.

A segunda questão importante é o fato de o crescimento das megacidades em países do Sul ser extremamente localizado e de explosão populacional rápida e intensa. Historicamente, o processo de urbanização rápida teve início nos países de capitalismo avançado, que já em meados da década de 1950 tinham mais de metade de sua população vivendo em áreas urbanas. A explosão do crescimento urbano no Sul Global, por outro lado, é um fenômeno recente e em andamento, que apresenta uma tendência crescente e contínua nos próximos anos. Nas cidades de Mumbai e São Paulo, por exemplo, a população urbana aumentou quase que 8 vezes em apenas meio século, enquanto o mesmo crescimento em Londres precisou de mais de um século para ocorrer (HURIOT e BOURDEAU-LEPAGE, 2006).

Mesmo quando já conformada a megacidade, a taxa média de crescimento populacional é significativamente discrepante entre as realidades do Sul e Norte

Globais. Enquanto cidades como Lagos e Dhaka chegaram a apresentar taxas de crescimento anuais de mais de 6% entre 1975 e 2000, as megacidades da Europa e EUA poucas vezes ultrapassaram a média de 1% ao ano no mesmo período (UN DESA, 2011).

Dentre as características das megacidades do Sul, destacamos, em terceiro lugar, a especificidade de sua natureza. Ao contrário das megacidades de países europeus e norte-americanos, que emergiram em relação próxima com o desenvolvimento e a atividade econômica da região, de maneira lenta e em certa medida regular, as megacidades do Sul emergem de fenômenos distintos, fomentados por questões tanto econômicas quanto sociológicas. Dentre estes fenômenos, destacam-se sua transição demográfica tardia e grandes ondas migratórias em direção às cidades,

A transição demográfica se deu nos países do Sul Global cerca de 100 anos depois que ocorreu nos países do Norte (WYMAN, 2009). Este fenômeno teve um ritmo mais rápido e proporcionou um acréscimo populacional muito mais elevado no cenário do Sul, sendo um dos grandes responsáveis pelo surgimento de suas megacidades. As ondas migratórias, por sua vez, motivadas por fatores como o declínio da produtividade e dos lucros da atividade no campo, pela atração do estilo de vida e oportunidades urbanas, ou mesmo por deslocamentos forçados causados por guerras civis – em especial no caso africano – foram e ainda são responsáveis por grande parte da concentração em grandes e megacidades nas regiões em desenvolvimento.

Por fim, destaca-se ainda um fenômeno que Gandy(2005) chama de “involução urbana”, já mencionado anteriormente e comumente apontado como grande diferenciador da experiência urbana e da megacidade do Sul. Ao contrário da experiência de expansão das cidades europeias e norte-americanas, o cenário dos países do Sul combinou o vasto crescimento das cidades a um cenário de estagnação e depressão econômica, em um cenário pós-colonial muitas vezes ainda recente.

Crescendo a despeito dos resultados da crise mundial do final da década de 1970, dos altos níveis de desemprego e da adoção de programas de reestruturação

econômica liderados pelo FMI, as cidades do Sul logo passaram a despontar na lista de grandes e megacidades mundiais. Enquanto no início da década de 1970 os dois únicos conglomerados urbanos que se encaixavam nos critérios populacionais de megacidades estavam localizadas no Norte – Londres e Nova York – na década de 1990, seis das dez cidades com mais de 10 milhões de habitantes encontravam em países do Sul Global.

Ao observar estes fatores, portanto, vemos a natureza e a emergência das megacidades do Sul Global diretamente ligadas aos fenômenos de expansão das dinâmicas capitalistas globalizadas. Os processos locais só ganham peso em cada época pois estão em consonância com um movimento global que se articula de maneiras diferentes. Seu marco inicial de expansão se dá no momento histórico apontado como o marco da transição do modelo de acumulação, notadamente a década de 1970, a depressão econômica e a implantação de medidas neoliberalizantes em nível global. Da mesma forma, sua intensificação e forma atuais seguem as tendências urbanas ditadas por uma tentativa de maior inserção nos circuitos globais.

A percepção destes pontos também atenta para a relevância da história e contexto do Sul Global na compreensão de sua relação com as dinâmicas da globalização. Guerras civis, transição demográfica, migrações e outros fenômenos que levam as pessoas às cidades estão relacionados a processos variados de disputa recursos e espaço. A relação destes movimentos e suas especificidades às dinâmicas de formação e reestruturação espacial capitalista colocam o contexto histórico, político e econômico local como um fator decisivo para definir a gramática de articulação de seus espaços à era urbana e global. Suas espacialidades, assim como o processo de globalização em si, são a manifestação reformulada de padrões e dinâmicas sócio espaciais de longa origem histórica.

3.2

As megacidades do Sul e o capitalismo global: conexões desiguais

Conforme vimos anteriormente, ainda que o fenômeno de reestruturação capitalista global afete virtualmente todos os territórios, ele se concretiza espacialmente de maneiras distintas, em relação íntima e direta com contextos políticos, históricos e socioeconômicos singulares. Simultânea e paradoxalmente à dispersão geográfica de suas atividades, a globalização capitalista forja uma concentração espacial que tem nas cidades seu principal espaço de localização. O território das cidades é constantemente moldado e redesenhado em função da reprodução do capital e da manutenção e prolongamento temporal de suas atividades, sendo o espaço através da qual funções políticas, econômicas, sociais e culturais se organizam e são disputadas.

Sem a limitação das fronteiras nacionais, a interação entre os fluxos que alimentam as dinâmicas da globalização e seus processos movimentam-se rapidamente ao redor do global, fixando-se espacialmente nos territórios mais propícios para o capital. As cidades com melhores condições de materialização e articulação dos fenômenos globais se conformam como espaços estratégicos, sendo chamados, conforme apresentado no capítulo anterior, de “cidades globais”.

Organizadas por meio de redes, as cidades globais cumprem importantes papéis, servindo tanto como vértices quanto como centros de ordenação do sistema global, e como tal essenciais a valorização dos principais setores do capital. Conforme apresentado no capítulo anterior, elas destacam-se pela intensidade de não só de suas interações como eixos de comércio e finanças, de serviços corporativos e de comunicação, mas também como veículos de cultura e informação globais.

O cenário anômalo observado mesmo entre as cidades globais do mundo dito desenvolvido, assim como a grande explosão da parcela urbana daqueles países considerados “em desenvolvimento” apontam, segundo Dawson e Edwards (2004) para a inadequação das tentativas de teorização da globalização com foco único em cidades do Norte Global. Mesmo que grande parte das cidades do Sul se

encontre “fora do mapa” (ROBINSON, 2002) dos principais estudos e teorizações da questão urbana no mundo globalizado, elas figuram também como espaços de articulação, localização e organização de processos globais, assim como de manifestação de suas dinâmicas de disputa e conflito sócio espacial.

Dentre os impactos da globalização em cidades e sistemas urbanos no Sul, que incluem a emergência de novos polos de crescimento e o aumento da relevância de antigas aglomerações urbanas, Sassen(2000) destaca o fortalecimento dos laços de seus maiores centros financeiros e de negócios com mercados e núcleos de oportunidades globais. As forças e fluxos globais incluem cidades de países considerados por vezes marginais ao sistema em uma geografia de centralidade, aproximando-as dos maiores polos estratégicos mundiais, em uma nova geografia de centros e margens (SASSEN, 2010).

É evidente que, dados os diferentes contextos de cidades que se encaixam na noção de Sul Global, assim como a diversidade de suas experiências e configurações urbanas, a relação de suas megacidades com as questões e fenômenos da globalização atual se dão de distintas maneiras. Assim, as megacidades do Sul Global serão aqui diferenciadas a partir de suas experiências perante o fenômeno da globalização, seus padrões de conexão, integração e envolvimento globais.

Os diferentes referenciais de comparação urbanos fazem com que estas megacidades apareçam em diferentes posições nos índices de classificação de cidades globais. No patamar das mais bem conectadas encontram-se aquelas que servem ao capital global por meio de setores especializados e em grande expansão. Estas cidades coordenam investimentos globais, assim como serviços comerciais e financeiros, regional e globalmente. Elas fazem parte de um grupo seleto de megacidades do Sul com funções de cidade global, responsáveis por integrar grandes áreas geográficas, mercados, populações e fluxos ao contexto globalizado.

Dentre as megacidades neste patamar, mais comuns no cenário asiático e latino-americano, destacam-se Mumbai, Cidade do México, São Paulo e Beijing. Segundo Sassen (2000), vemos nestas cidades algumas das condições que

lembram padrões evidentes nas principais cidades ocidentais: mercados financeiros e setores de serviços especializados altamente dinâmicos, a supervalorização de rendimentos, empresas e trabalhadores nas áreas especializadas e a desvalorização do restante do sistema econômico. São cidades celebradas internacionalmente, ainda, por uma classe média emergente e com grande poder de consumo.

Com problemas próprios ao contexto do Sul Global, relacionados à dificuldades na realização de negócios e insuficiência de infraestrutura, grande informalidade, intensificação de pobreza e preocupações ambientais, estas cidades não são vistas no mesmo patamar de cidades globais de “primeira ordem”, como Nova York e Londres. Ainda assim, seu papel no contexto global é reconhecido – mesmo que brevemente – nos estudos da cidade global, e seu território é espaço dos principais processos e fluxos globais atuais, para os quais serve como importante ponto de fixação e conexão com outros mercados.

Fora dos patamares de cidade global encontram-se aquelas megacidades do Sul que servem de núcleos financeiros, políticos e de infraestrutura para regiões específicas, sem representar, entretanto, um importante ponto de conexão global. Em meio a dois grandes discursos excludentes – o desenvolvimentista, que aborda as falhas estruturais do Sul Global, e uma visão de cidade global focada principalmente em modelos urbanos de países ditos desenvolvidos – muitas megacidades do Sul são negligenciadas nos estudos da globalização, por se distanciarem mais fortemente de realidades de influência globais. Estas megacidades, entretanto, cumprem importantes papéis como hubs financeiros e industriais, de comércio e serviços especializados em nível regional, criando uma categoria de cidade que não se encaixa propriamente em nenhum dos discursos apontados anteriormente (HAMILTON, 2006).

Este é o caso da maior parte das megacidades do Sul, dentre as quais destacamos as megacidades africanas de Cairo e Lagos, e cidades como Rio de Janeiro, Calcutá e Shenzhen. Estas megacidades têm aspirações globais e também se articulam de forma a atrair potenciais investidores e aumentar sua relevância na articulação de fenômenos globais. Sua conexão com grandes centros financeiros e de negócios internacionais, entretanto, se dá de maneira menos intensa, fazendo

delas centros de caráter predominantemente regional ou nacional. Estas cidades possuem, ainda, menores classes médias e potencial de consumo, assim como maior informalidade e precariedade em seus sistemas urbanos.

O equilíbrio entre os esforços para assegurar a competitividade urbana e os impactos das mudanças fundamentais em sua estrutura econômica, ainda que seja um desafio comum à maior parte das cidades, inclusive aquelas do Norte, traz implicações maiores e diferenciadas para as megacidades do Sul Global. Estas cidades, especialmente aquelas que não figuram como espaços de grande concentração de dinâmicas globais, vivenciam com mais intensidade os dilemas da apropriação de seus territórios pelas dinâmicas capitalistas em expansão global.

Estes dilemas podem ser percebidos, por exemplo, nas dinâmicas de suas classes médias. Ainda que sejam vistas comumente como promessas de prosperidade, essas classes crescem em meio a um movimento mais acentuado de gentrificação e endividamento, fomentados por meio de estímulos ao crédito e ao consumo. Outro exemplo destas contradições encontra-se em seus novos projetos e dinâmicas globais, que se estabelecem em meio a uma constante tentativa de disciplinar os territórios. Neste processo, formam simultaneamente grandes quadros de exceção e de resistência subalterna, marcados pela imposição de políticas de ordenamento e maior intensidade de movimentos críticos urbanos.

Mesmo sob estas condições, estas cidades aparecem por vezes nos índices de cidades globais como cidades de potencial emergência (BEAVERSTOCK, SMITH e TAYLOR, 1999; AT KEARNEY, 2012; UN-HABITAT, 2012), em maior ou menor medida. Entretanto, sua menor relevância em termos de conexões, influência e visibilidade global, aliados a maiores vulnerabilidades econômicas, sociais ou mesmo políticas, fazem com que sejam geralmente negligenciadas frente àquelas cidades com economias e sociedades mais estáveis e com funções globais mais claras e intensas.

No sentido de trazer o foco para as experiências urbanas das megacidades do Sul Global, e apresentar suas especificidades frente ao fenômeno da globalização, o cenário africano é tomado como foco principal. Mesmo sem possuir cidades nos mais altos patamares da hierarquia global de cidades, com

nenhuma cidade que se encaixe propriamente nas características de cidade global, a África possui conglomerados que se encaixam na morfologia de hipertrofia da megacidade. Com sua combinação de dinâmicas de grande demografia, políticas de atratividade do capital e de aspiração global, assim como de precariedade, desigualdade e fragmentação urbanas, estas cidades figuram como importantes exemplos das grandes transformações, implicações e dilemas das cidades do Sul Global no contexto globalizado.

A inserção destas cidades no contexto do Sul Global permite sua análise fora de um patamar de isolamento e excepcionalidade, ainda que reconheçamos certa especificidade africana em termos de intensidade das dinâmicas e processos contraditórios em seu território. Assim, a observação da megacidade africana tem lugar especialmente na identificação dos principais processos de configuração das cidades do Sul, assim como no esforço de lançar um olhar sobre a questão urbana no continente africano em um contexto mais amplo e abrangente, que Ferguson (2006) chamaria de seu “lugar no mundo”.

3.3

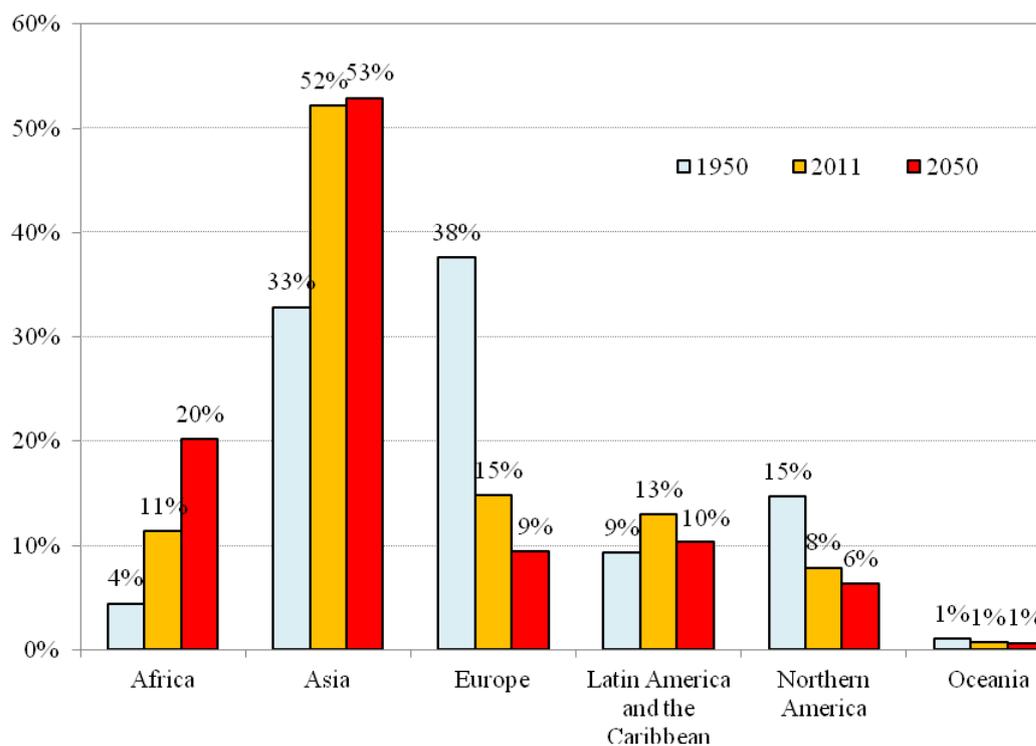
A Megacidade Africana

Segundo o Diretor Executivo da ONU-Habitat, a rápida expansão nas cidades africanas é hoje segundo maior desafio do continente, depois da AIDS. Os índices de crescimento urbano na África foram os maiores do mundo entre 2000 e 2005, se elevando em 3,3%(UN-HABITAT, 2010). Atrás apenas do grande fenômeno de crescimento urbano asiático, a previsão é de que a população urbana africana triplique para 1,23 bilhões entre 2010 e 2050, representando cerca de 60% da população total estimada para o continente neste período, e aproximadamente 20% da população urbana mundial (UN DESA, 2011) (Vide Gráfico 02).

Dada a dimensão do continente, a diversidade de seu contexto histórico e as diferentes realidades de seus processos de urbanização, estabelecer o perfil da “megacidade africana” pode parecer um ato pretensioso e mesmo impossível. De fato, quando consideradas em suas especificidades, tradições políticas, condições geográficas e econômicas, falar de uma “cidade africana” traria as mesmas implicações que falar de uma só África, negligenciando a distinta realidade dos países que compõe o continente.

Ao reconhecer suas diferenças, entretanto, cabe observar também que estas cidades apresentam processos subjacentes, e estão sujeitas a caracterizações e imaginários comuns que influenciam tanto seus processos político-econômicos quanto as análises do espaço urbano no continente. Na compreensão das complexidades da experiência urbana africana, a conexão dos processos contínuos de urbanização no continente com a fase atual da globalização capitalista é uma questão essencial. É desnecessário dizer que, como parte de um fenômeno global, não há cidade na África que não tenha sido de alguma maneira afetada pelas dinâmicas do capitalismo global.

Gráfico 02 – Distribuição da população mundial por área principal, 1950, 2011, 2050



Fonte: (UN DESA, 2011, p. 11)

Os conglomerados urbanos do continente manifestam um dos maiores índices de pobreza do mundo, e as piores condições de vida quando comparadas a outras regiões. A intensidade desta condição leva alguns autores a falar de uma verdadeira “crise urbana” africana (MURRAY e MYERS, 2006, p. 03), intensificada pelo fenômeno da globalização. Se as cidades do Sul Global aparecem em posição de excepcionalidade frente às análises tradicionais do urbano, a realidade africana é um dos casos mais acentuados de associação a uma ideia de subdesenvolvimento, atraso e estagnação, especialmente frente a padrões ocidentais de organização e racionalidade urbanas, políticas e socioeconômicas.

Tratar da cidade africana significa enfrentar o estigma do “continente negro”, e um senso comum que a enxerga como um cenário no qual a tradição e os costumes se sobrepõem à autoridade racional-legal, as lealdades tribais são permanentes, crenças folclóricas superam o bom senso, e os novos governos são altamente associados a dinâmicas de corrupção, patronagem e má governança de temas urbanos (MURRAY e MYERS, 2006). Fugir dos estereótipos negativos, entretanto, não significa ignorar as dinâmicas de desigualdade que se formam em seu território, ou as transformações dos cenários urbanos africanos em sua relação com fluxos globais.

Para fins analíticos, destacaremos as experiências de três megacidades. Duas são as cidades africanas que hoje se encaixam também na categoria populacional de megacidade: Cairo, a capital do Egito, e Lagos, cidade portuária e antiga capital da Nigéria, ambas tidas como espaços de relevância estratégica majoritariamente regional. Por seu caráter de relevância econômica e política no cenário africano e perante a comunidade internacional, assim como por sua morfologia urbana, a cidade de Johannesburgo, maior cidade da África do Sul, é também abordada como um referencial de megacidade no continente.

Estas cidades figuram como retratos da explosão da metrópole em uma morfologia hipertrofiada, articulada sob a forma de grandes periferias e enclaves, berço de dinâmicas intensas de acumulação, desigualdade e fragmentação sócio espacial urbanas. Assim, elas não só se encaixam em um conceito mais amplo de megacidade, como figuram também como importantes exemplos das grandes transformações e dilemas nas cidades do Sul Global, e do continente africano em

especial, no contexto globalizado.

Ainda que as megacidades africanas compartilhem das características gerais de cidades do Sul apresentadas anteriormente, como a involução urbana e altos índices de crescimento, elas não se encaixam nos mesmo patamares de conexão global que cidades como São Paulo, Mumbai ou Cidade do México, figurando como pontos de conexão e relevância principalmente regionais. Diferentes também entre si, Cairo, Johannesburgo e Lagos apresentam os desafios do continente, com históricos e realidades distintas em termos de inserção e relação com o fenômeno da globalização.

A partir de um panorama geral das megacidades africanas, buscaremos apresentar sua dimensão multicultural, de herança colonial e de tempos e historicidades variadas, levando em conta, ainda, as grandes forças de continuidade decisivas na definição de sua gramática de articulação com o global. O continente africano possui uma questão urbana, e as megacidades aqui abordadas nos permitem, em certa medida, dimensioná-la e problematizá-la.

3.3.1

Cairo: a megacidade milenar

A capital do Egito é hoje a maior cidade do Oriente Médio. A cidade manteve por anos também o posto de maior cidade Africana - e única megacidade do continente - tendo sido apenas recentemente ultrapassada pela cidade de Lagos, Nigéria. Segundo a ONU, em 2011, Cairo contava com uma população em torno dos 11,2 milhões de habitantes, encontrando-se no vigésimo lugar no ranking das megacidades mundiais (UN DESA, 2011). A população da grande Cairo, entretanto, de acordo com estatísticas locais, pode chegar aos 18 milhões de habitantes (SIMS, 2003).

A cidade do Cairo possui uma historicidade que remonta a mais de um milênio, emergindo de assentamentos românicos e faraônicos que formaram antigas civilizações em torno do rio Nilo. A configuração de seu espaço urbano atual traz a forte influência do estabelecimento islâmico na região, em 969 D.C., e de uma série de conquistadores e invasores, como os mamelucos, no século XIII, e os otomanos, no século XVI(SIMS, 2003).

O Cairo antigo, marcado pela herança de seus primeiros habitantes e conquistadores, foi sendo lentamente modificada a partir do século XIX, quando passou a se reafirmar politicamente após um longo declínio sob o governo otomano. Ocupada pelos britânicos em 1891, a cidade cresceu como centro de controle da região e atraiu migrantes e imigrantes em busca de riqueza e poder. Ao final da década de 1920, o grande crescimento populacional já fazia de Cairo uma grande cidade para os padrões do Sul Global na época, contando com cerca de 1 milhão de habitantes (RAKODI e NKURUNZIZA, 2007) e já envolta por problemas de superpopulação, falta de infraestrutura e deterioração das condições de vida locais.

O crescimento populacional intenso e rápido da cidade se deu de maneira especial após a Segunda Guerra Mundial e a revolução de Julho de 1952, que acabou com o domínio britânico e proclamou a república no país. Com a ascensão de Nasser ao poder, pouco tempo depois da revolução, foi dado um impulso nacionalista no Egito, alimentado pelo movimento pan-arabista e pela luta por independência total do país. Em um período de 50 anos, Cairo viu sua população quase quintuplicar e seu território se expandir além do Nilo, em direção ao norte egípcio(SIMS, 2003). Este período foi marcado também pelo espraiamento do desenvolvimento urbano informal, que viria a se tornar uma das principais características da cidade do Cairo nas décadas seguintes.

Apesar do crescimento e das modificações da expansão urbana, Cairo ainda mantém bairros e regiões nos moldes tradicionais, considerados bases vitais de sua sociedade. A cidade ocupa uma posição proeminente como a veia central do Egito e como um centro cultural e econômico, de tradição, herança, e educação do mundo árabe. O estímulo ao crescimento urbano e industrial em outras cidades,

como Alexandria, apesar de aliviar a concentração populacional em Cairo, não tirou dela seu papel dominante no cenário nacional e regional.

As recentes manifestações da Primavera Árabe nas ruas da cidade são sinal desta centralidade, que caminha paralelamente a protestos e resistência a um aparato de gestão urbana visto por vezes como arcaico, parte de um regime corrupto e não representativo (UN-HABITAT, 2011). Em um movimento contraditório, a luta por maior espaço político e econômico envolvida neste movimento convive com a manutenção de uma cultura altamente tradicional defendida por alguns de seus líderes e percebida, por exemplo, na reação negativa à presença feminina nos protestos.

O Cairo de hoje resulta, portanto, da sobreposição de distintos padrões urbanos, combinados deliberada ou casualmente, ao longo de sua história. As heranças dos impérios islâmicos, do passado colonial e dos processos de modernização interagem de forma complexa, afetadas pela emergência da informalidade e das mudanças nos modelos de governança atuais, assim como dos processos de resistência materializados no espaço da cidade.

Segundo a UN-Habitat (2011, p. 128, tradução nossa), as variações na arquitetura e estruturas da cidade do Cairo oferecem uma metáfora interessante para estas forças contraditórias e coexistentes. Em seu relatório sobre a cidade, afirma que:

(...) conjuntos coesos de palácios imponentes e avenidas da *belle époque*, novos edifícios modernistas do Estado, estruturas históricas em ruínas, blocos informais inacabados e casebres irregulares, casas em rios e condomínios fechados, moradias sociais e vilas no Novo Cairo expressam os tempos de mudança pelos quais Cairo passou e aos quais se adaptou, sob as sombras de uma população em crescimento. As tradições e cultura de governança egípcia, seu desenvolvimento político e a implementação de políticas, também tiveram de esforçar-se para acompanhar as mudanças e permanecer até hoje como um amálgama de velhas ideias em meio às novas.

Um projeto estratégico, intitulado “Cairo 2050” e realizado em parceria com agências da ONU e o Banco Mundial, é o novo horizonte da cidade do Cairo. Neste plano, ainda não implementado, é afirmada a intenção de fortalecer Cairo

no contexto do Oriente Médio como uma de suas principais capitais, valorizando os circuitos regionais e internacionais e favorecendo seu legado histórico. Estabelecendo uma série de medidas de reestruturação do tecido urbano da cidade, o plano tem como principal objetivo elevar Cairo a condição de cidade global em menos de 50 anos (GOPP & UN-HABITAT, 2008).

3.3.2

Johannesburgo e o impulso industrial

Ainda que tenha sido habitada por tribos de origem Bantu em séculos anteriores, a cidade de Johannesburgo tem uma formação bastante recente, que remonta ao século XIX. Fundada como uma vila em 1886, Johannesburgo emergiu da exploração de minas de ouro descobertas anos antes na região por mineradores de origem holandesa. Ocupada pelos britânicos após a Segunda Guerra dos Bôeres, que terminou em 1902, alcançou oficialmente o posto de cidade em 1928.

Johannesburgo cresceu rapidamente, e em menos de duas décadas de seu estabelecimento já figurava como a maior e uma das mais importantes cidades da África do Sul. Com o declínio da exploração de ouro, em meados da década de 1930, a cidade já havia se estabelecido como um dos principais centros manufatureiros da região, e até o final da década de 1960 também já despontava como um relevante centro financeiro. Atualmente a cidade é a sede do único Mercado de ações da África do Sul, considerado também o maior e mais significativo mercado de ações de todo o continente.

O lado controverso e contraditório da história de crescimento e prosperidade de Johannesburgo é percebido, entretanto, quando observamos sua experiência durante o regime do apartheid. Johannesburgo foi moldada significativamente por modelos segregadores, que sob um ideal modernista deliberadamente dividiram a cidade, estabelecendo áreas negras de baixa

densidade e conferindo maior dinamismo e densidade às áreas brancas e de seu anel central.

Na década de 1980, uma série de eventos que precedeu o fim do regime promoveu a entrada de imigrantes, provocando o surgimento de áreas semi-urbanizadas, a densificação de antigas áreas da cidade, assim como a superlotação de sua área central. Com o fim do apartheid, na década de 1990, os limites políticos e de organização interna da cidade de Johannesburgo foram redefinidos, incorporando regiões suburbanas e tentando balancear renda e raça em suas diferentes áreas. A maior parte das mudanças não representou, entretanto, uma ruptura marcante do sistema segregador, que ainda apresenta resquícios fortes na organização espacial da maior cidade sul-africana.

Sua herança histórica se reflete ainda em sua espacialidade policêntrica, dividida por um cinturão de mineração que separa a maior parte das áreas de baixa renda da cidade, localizadas ao sul, das áreas ricas e centrais ao norte. O esvaziamento do centro da cidade e a formação de condomínios fechados nos subúrbios é uma tendência crescente, influenciada pelo aumento da violência e do crime, assim como pelas rápidas mudanças no país com a maior abertura para os processos globais.

A cidade, portanto, segue de acordo com a descrição da cidade sul-africana de Dewar (2000), e tem sua estrutura e forma moldadas, de modo geral, por duas grandes “ideologias”: a do modernismo e a da apartheid. A primeira define um desenvolvimento espreado e de baixa densidade. A segunda, por sua vez, estabelece a fragmentação do território e sua divisão social e funcional.

A realização da copa do mundo de 2010 na África do Sul e a mobilização de suas principais cidades e infraestruturas para o evento demonstram um movimento de afirmação da modernidade, do renascimento e orgulho sul-africanos, e de sua maior inserção em um circuito competitivo global. Seus projetos de reestruturação e investimentos encontram no espaço urbano uma oportunidade de apresentar seus melhores atributos à comunidade internacional, afirmando-se como grandes centros globais, cosmopolitas e plenamente

integrados aos fluxos de bens, serviços e pessoas (MAENNING e ZIMBALIST, 2011).

Apesar de ainda apresentar um território urbano altamente fragmentado e grandes reflexos dos modelos segregadores da apartheid, Johannesburgo apresenta o maior nível de conexões de mercado dentre as três cidades observadas. Sendo um território diretamente transnacionalizado, projeta sua identidade internacionalmente e chama atenção às mudanças políticas e sociais do país desde o fim do apartheid e a promoção da unidade nacional no país. Este movimento demonstra uma condição de centralidade da cidade sul-africana no continente, justificando sua classificação por alguns autores como uma megacidade do Sul com funções de cidade global (HAMILTON, 2006), ou ao menos com um caminho traçado para estabelecer-se brevemente como tal.

3.3.3

Lagos e a explosão pós-colonial

Habitada originalmente por pescadores provenientes da costa do Benin e renomeada por exploradores portugueses no século XV, a região na qual hoje se localiza a cidade de Lagos passou a ganhar relevância internacional principalmente a partir do século XVIII, quando seu porto passou a ser um dos principais pontos de comércio de escravos do continente africano (MANN, 2007).

Lagos compartilha com as outras megacidades africanas a tomada de seu território pelos britânicos, no final do século XIX, e seu estabelecimento como colônia da coroa. Com o fim do tráfico de escravos a cidade passou a ser uma importante base para a conquista britânica de outros territórios, assim como para o estabelecimento das companhias de comércio europeias na região.

Em 1901, a cidade contava com cerca de 40 mil habitantes e já apresentava um caráter cosmopolita, recebendo negros libertos de colônias da América e migrantes de outros territórios britânicos na África, além dos conquistadores

européus. A cidade se organizava de acordo com esquemas segregadores estabelecidos pelo governo colonial, e contava com áreas residenciais exclusivamente destinadas a população europeia, que fugia das áreas centrais superpovoadas, das baixas condições de vida e das áreas de favela que já se formavam na região que deu origem à cidade.

A oposição entre modernidade e tradição, que diferenciava as áreas europeias das africanas, justificava as diferentes formas de tratamento e investimento em infraestruturas e melhorias no espaço urbano de Lagos. No movimento de independência do país que se deu principalmente após a Segunda Guerra Mundial, Lagos desempenhou um papel importante de resistência e luta contra a manutenção do domínio britânico, estimuladas em grande parte pelas desigualdades e declínio das condições de vida urbana de sua população. A cidade, então com cerca de 300 mil habitantes, se apresentava como principal centro comercial, cultural e político da colônia nigeriana (OLUKOJU, 2003).

Com a independência, em 1960, Lagos assumiu a condição de capital do país. Um projeto de modernidade africana, que visava dar uma nova face à capital nigeriana e acabar com as lembranças de sua condição colonial, serviu de base para a reconstrução de partes centrais da cidade e do investimento em infraestrutura urbana, à custa da remoção de favelas e do estabelecimento de áreas de baixa densidade nos subúrbios (IMMERWAHR, 2007). Os projetos de infraestrutura na cidade se intensificaram na década de 1970, com a descoberta do petróleo no país, mas foram interrompidos com a crise da década seguinte e a adoção de um programa de ajuste estrutural do FMI pelo governo nigeriano.

As mudanças ocorridas com decisão da transferência da capital nigeriana para Abuja, tomada pelo governo militar em 1976 e completada apenas em 1991, não tiraram de Lagos o papel de uma das cidades mais influentes da Nigéria e do oeste africano. Lagos concentra a maior parte das indústrias, empresas multinacionais e instituições financeiras do país, de impacto e relevância em toda a região. Na contrapartida de seu dinamismo, o território é marcado por grandes problemas estruturais, informalidade e desigualdades de renda, e ainda mantém esquemas segregadores que remontam ao período colonial.

Com um dos fenômenos de explosão demográfica e ritmo de crescimento mais impressionantes dentre as megacidades mundiais, a população de Lagos é hoje mais de 30 vezes maior que quando da sua independência. Lagos foi o destino de grandes ondas migratórias ao final da década de 1960, com a Guerra da Biafra⁷, contribuindo fortemente para que sua população mais que triplicasse em apenas uma década, ultrapassando 1 milhão de habitantes já na década de 1970.

Ultrapassando o Cairo, Lagos passou a ser a maior cidade do continente africano. Conta hoje, segundo a ONU(UN DESA, 2011), com cerca de 11,2 milhões de habitantes, mas podendo ter até 20 milhões, segundo estatísticas locais. De sua formação original na Ilha de Lagos, a cidade cresceu para a área continental a oeste e noroeste, se estendendo por mais de 40 km. Forma hoje uma grande conurbação com as áreas suburbanas de Ikeja e Agege, e uma região metropolitana que abrange quase todo o território do estado de Lagos.

Reconhecendo as condições de incompatibilidade da infraestrutura urbana de Lagos em seu atual estágio de desenvolvimento, o governo vem promovendo uma agenda de investimentos em diferentes níveis, nacionais e internacionais, em esferas públicas ou privadas, com projetos de reestruturação do espaço urbano que vão de encontro a interesses do capital e um caráter de empresariamento urbano. Estes projetos vêm gerando repercussão tanto por sua ambição global quanto pelos altos impactos sócio espaciais, dentre os quais s destacam a remoção de grandes áreas de favelas e de comércio informal. Eles fazem parte do que vem sendo chamado de *Lagos Megacity Project*(ILESANMI, 2010) cujo objetivo maior é fazer com que Lagos alcance o status de megacidade nos moldes ocidentais.

⁷ Também conhecida como Guerra Civil da Nigéria, a Guerra do Biafra se deu de 6 de Julho de 1967 a 13 de Janeiro de 1970. A causa imediata apontada para o confronto é étnica, e teria partido de uma tentativa de golpe no país por parte de oficiais da etnia Ibo. Um contragolpe fez com que os Ibos passassem a ser perseguidos no país, tendo muitos se concentrado em sua província de origem – Biafra – no sudeste da Nigéria, conhecida por suas fontes de petróleo. A tentativa separatista da Biafra provocou uma forte reação do governo nigeriano, dando início a uma guerra civil na qual são estimados mais de um milhão de mortos (HISTORY CHANNEL, s.d.).

3.4

O contexto urbano africano: megacidades regionais, ambições globais

Ao localizar as megacidades africanas no contexto globalizado, fica evidente que elas enfrentam problemas similares aos de outras megacidades mundiais, ligados a fragmentação urbana e desigualdades sócio espaciais. Na hierarquia mundial das cidades, entretanto, a implicação de ser uma megacidade do Sul é ampliada no cenário africano. Ainda que diferentes entre si, suas experiências se aproximam e se destacam, especialmente, pela intensidade com a qual estas cidades tem que lidar com dinâmicas de informalidade, altos índices de pobreza, violência e grandes demandas por serviços e infraestrutura urbana. Combinada com suas trajetórias histórico-políticas e uma herança colonial ainda recente, esta realidade traz implicações diferenciadas, que afetam suas formas de interação com os fenômenos da globalização.

Apesar de não se apresentarem em um mesmo patamar daquelas megacidades com maiores funções e conexões globais, como Cidade do México e São Paulo, as megacidades africanas apresentam novos dinamismos, com perspectivas positivas em termos de crescimento econômico, de inserção e visibilidade na rede global de cidades. A identificação do crescimento de uma classe média africana, por exemplo, apesar das políticas gentrificadoras contraditórias e de endividamento que envolvem sua emergência, vem sendo apontada como um potencial para o crescimento econômico no continente, e para maiores perspectivas de interação de seus territórios com fenômenos globais. Estimulados por sua condição privilegiada em termos comerciais e financeiros frente à outras cidades de suas respectivas regiões, estas megacidades figuram ainda como lugares cosmopolitas, sendo grandes polos de atração de migrantes e refugiados de diversas regiões.

As condições atuais das megacidades africanas são marcadas também pela mobilização de uma agenda de modernização, fomentada por uma busca por melhor posicionamento e projeção destas cidades em termos globais. Em maior ou

menor medida, as três cidades observadas apresentam discursos e projetos que giram em torno de investimentos em larga escala, com enfoque na formação de espaços para a atração de capital, estímulo ao turismo e a busca pela ascensão ao posto de cidade global, nos moldes de grandes centros urbanos do ocidente.

Neste sentido, o conceito de cidade global e os moldes que direcionam os governos africanos são mais que instrumentos de um discurso, e se constituem, sobretudo, como pontos de referência às práticas destas cidades, que ambicionam papéis globais de maior relevância e competitividade em termos de articulação de fluxos e recebimento de investimentos. A noção de cidade global, portanto, deixa de ser apenas uma condição atingida por determinados centros urbanos, compondo-se como projetos políticos considerados necessários à superação de problemas urbanos e melhores condições em uma hierarquia global de cidades (CARVALHO, 2000).

Na contrapartida destes dinamismos, as forças centrífugas da globalização e localização, que promovem a fragmentação espacial e polarização social nas cidades, são intensificadas nas cidades africanas. A inserção destas megacidades em esquemas de competitividade global tem também sua face predatória, criando ciclos especulativos e dinâmicas gentrificadoras, com fronteiras de despossessão que vem acompanhadas por grandes quadros de exceção, fomentados por agendas de segurança e ordem nos territórios urbanos. A morfologia de explosão massiva da megacidade africana, em sua articulação global, forma uma aguda divisão em seu espaço urbano, na qual ilhas isoladas de poder social e riqueza são intercaladas a lugares de privação e declínio (MURRAY e MYERS, 2006).

As forças centrífugas da globalização e localização são intensificadas nas cidades africanas quando articuladas, ainda, com dinâmicas segregadoras herdadas de seu passado colonial. Na hipertrofia das dinâmicas de centralidade metropolitanas que caracterizam a formação das megacidades, as cidades africanas figuram como “formas híbridas” (RAO, 2012, p. 572), que expressam a formação de novas formas de acumulação e suas intensidades, mas ainda reproduzem ideologicamente uma estrutura metropolitana colonial com seus polos e divisões sócio espaciais.

A segregação colonial, portanto, baseada em questões raciais, não é extinta, mas é suplementada pela segregação em termos de atratividade de capital. Assim, as classes privilegiadas e de conexão global, anteriormente isoladas do restante da população em bairros de elite, estabelecidos e favorecidos por leis coloniais, encontram-se cada vez mais isoladas. Elas formam, atualmente, enclaves de modernidade contemporâneos, protegidos por barreiras estabelecidas de acordo com a capacidade de retorno em esquemas globais, centralizando poder e investimento.

Do lado oposto, com seus esquemas improvisados de gestão de serviços e infraestrutura, formam-se territórios cada vez mais marginais e periféricos, literal e figurativamente. Exemplos destas contradições, os projetos de reestruturação que prometem maior inserção global se dão muitas vezes com base na remoção de áreas de favelas e de estabelecimentos informais, acentuando a fragmentação sócio espacial urbana e as contradições da expansão do capitalismo em seu momento globalizado, estimulando a desigualdade econômica, conflitos e violência urbana, assim como movimentos de resistência e tensão crítica por parte das parcelas mais afetadas.

É inegável que estas cidades figuram como grandes centros políticos, econômicos e culturais locais e regionais, servindo como importantes nódulos de conexão e interação global, ainda que seja questionável seu enquadramento no patamar de “cidades globais”. Seu espaço urbano vem sendo mobilizado por uma agenda de reestruturação urbana intensa e pela demonstração da forte ambição por ganhar presença global, refletindo uma relação direta com os fenômenos de reestruturação espaciais urbanos no contexto capitalista globalizado, tanto em suas dinâmicas de materialização e conexão global, quando por suas dinâmicas excludentes. Em sua relação com o fenômeno capitalista global, a megacidade africana configura espacialidades de intensidade e complexidade singulares, mesmo quando inseridas na realidade do Sul Global.

4.

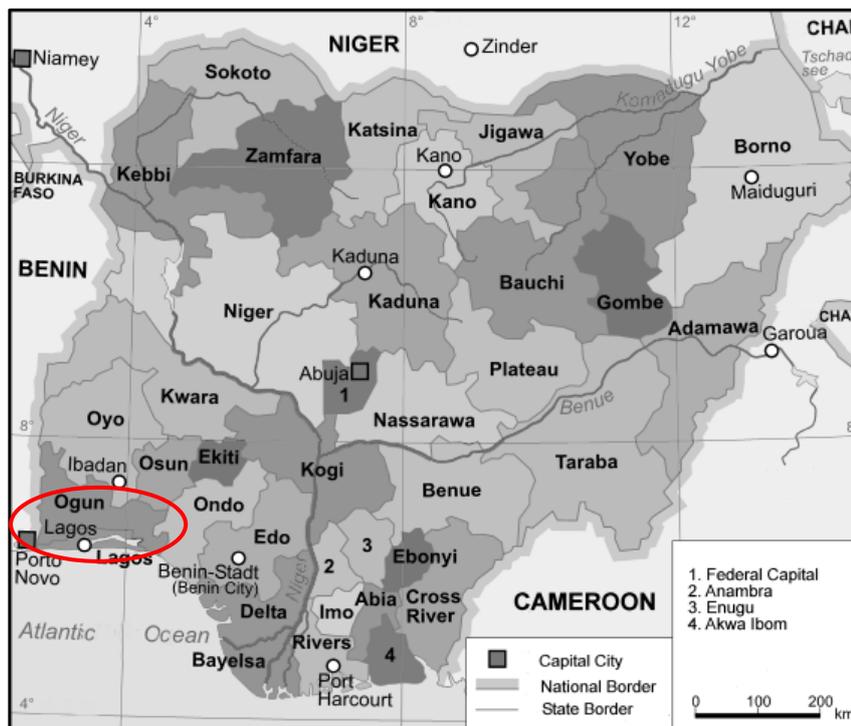
Lagos sob os holofotes: novo foco na megacidade africana

4.1

A geografia política de Lagos

Incrustada ao sul do Estado de Lagos, a megacidade de Lagos cobre uma área de mais de 153 mil hectares, abarcando quase todo o território estatal e se expandindo até o território de seu estado vizinho, Ogun (ILESANMI, 2010). Sua geografia é marcada por um conjunto de lagos e lagoas, sendo constituída de duas áreas principais, uma insular e outra continental. Um grande canal liga sua lagoa principal, a Lagoa de Lagos, ao Oceano Atlântico, separando as duas regiões e acolhendo o principal porto da cidade.

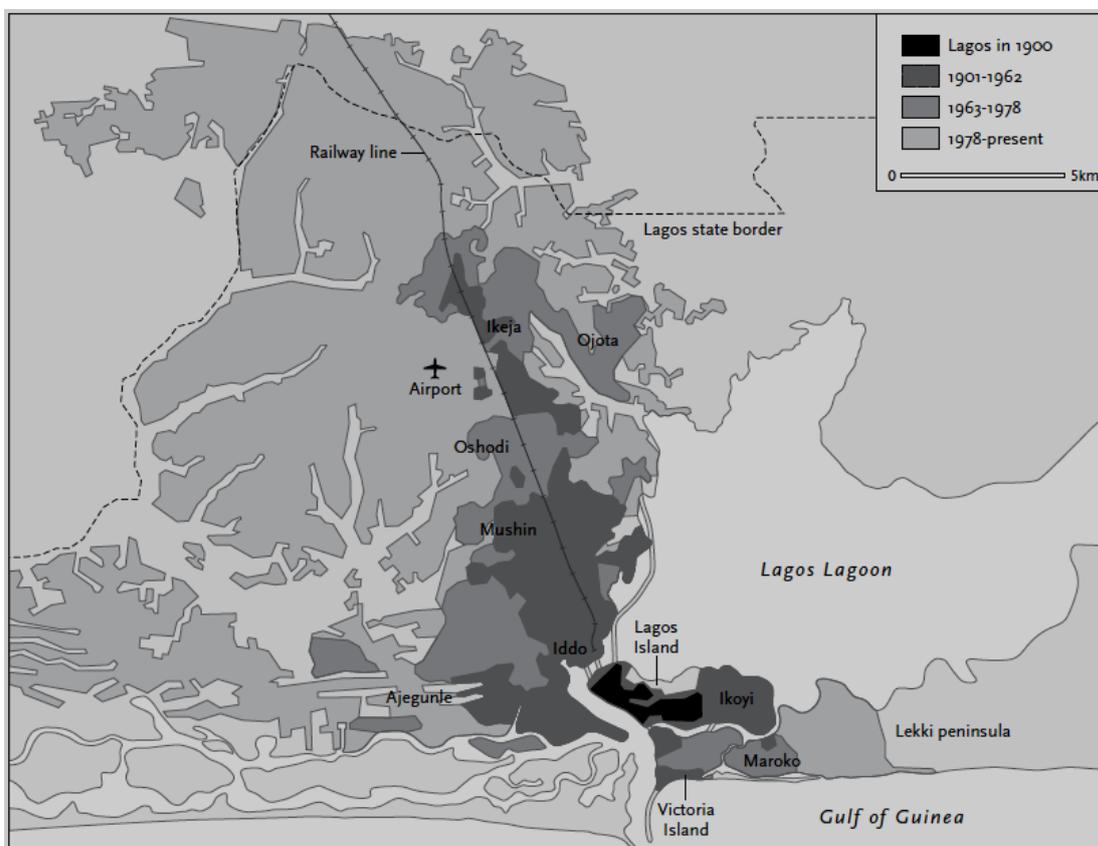
Mapa 01 – Mapa Político da Nigéria



Fonte: (MAPSOF,s.d.)

A região continental, marcada pela rápida expansão territorial de assentamentos, é hoje onde vive a maior parte da população da cidade. Sua parte insular, também altamente adensada, tem duas principais ilhas: a Ilha de Lagos e a Ilha Victoria. A primeira foi o local a partir do qual a cidade teve origem, às margens da Lagoa de Lagos. A Ilha Victoria, por sua vez, está ao sul da Ilha de Lagos, voltada para o Atlântico.

Mapa 02 - O crescimento da Lagos moderna



Fonte: (GANDY, 2005)

As duas ilhas principais e as outras ilhas secundárias conectam-se entre si e à área continental por meio de três pontes: Carter Bridge, Eko Bridge e ThirdMainland Bridge. A megacidade de Lagos abarca 16 das 20 *Local Government Areas (LGAs)* do estado de Lagos, e possui ainda quatro LGAs no estado vizinho de Ogun (LAGOS STATE GOVERNMENT, s.d. (a)). A gestão destas áreas é feita por meio da articulação entre o governador do Estado e os

“presidentes” de cada LGA, que determinam as principais políticas e projetos em torno de seus territórios.

4.2

Origem e breve histórico

A região hoje conhecida como a cidade de Lagos tem uma origem que remonta a anos antes de ter sido assim nomeada por exploradores portugueses, no século XV. Anteriormente concentrada em uma pequena porção territorial chamada de Eko (ou Oko), no que hoje é uma das ilhas principais da cidade, a região era então habitada por uma pequena população de origem Awori e outra de origem Bini, proveniente da costa do Benin e responsável por grande parte da tradição de principado tribal que comandou a região até sua anexação e colonização, já no século XIX (LAGOS STATE GOVERNMENT, s.d. (b))

Eko foi rebatizada em 1472 por Rui de Cerqueira, navegador português. Dada sua condição geográfica e o grande número de lagoas que cercam a cidade, Eko passou a ser conhecida, desde então, pelo nome de Lagos. Com a revolução marítima europeia, nos séculos XIV e XV, a região no entorno de Lagos tornou-se um importante posto comercial exportador de artigos como marfim, especiarias e metais preciosos para o mercado europeu.

Apesar de sua vocação comercial e sua localização estratégica na expansão do comércio de artigos e especiarias no âmbito local e regional, a história de Lagos é marcada, principalmente, por ter sido um dos principais portos de comércio de escravos na costa africana. Da venda limitada de escravos por parte de comerciantes locais até meados do século XVIII, Lagos veio a se tornar, na segunda metade do século XIX, o maior porto exportador de escravos ao norte do equador (MANN, 2007). De 1760 até 1855, quando os britânicos tomaram a região, estima-se que cerca de 300 mil escravos tenham sido enviados para as colônias europeias a partir do porto de Lagos.

O crescimento de Lagos como um porto de tráfico negreiro levou, em longo prazo, à sua anexação e colonização pelo governo britânico, numa cruzada para levar a “civilidade” e acabar com a escravidão no oeste africano (MANN, 2007). Em 1861 Lagos foi anexada pelos britânicos, cujo interesse na região já vinha sendo demonstrado por meio de intervenções na política local, envio de missionários e negociação de benefícios comerciais.

Tem início então um novo período na história de Lagos, agora na condição de colônia da coroa britânica. O fim da autonomia do principado e da autoridade local africana, por sua vez, também não encerrou seu envolvimento com a política da cidade. A presença dos britânicos na região não configura em si grande ruptura em termos de presença estrangeira na região, mas teve impactos fortes em sua organização sócio espacial, como abordaremos nos tópicos seguintes.

Governada como uma colônia única, separada de outras regiões, Lagos serviu como um importante entreposto para o estabelecimento de monopólio de companhias de comércio britânicas na região. Foi utilizada como base, ainda, para a conquista e anexação de novos territórios, e o estabelecimento de uma série de protetorados britânicos em território africano. Gradualmente, os arredores da Colônia de Lagos foram sendo também submetidos à tutela britânica, formando o Protetorado de Lagos. Em 1906, foi forjada a união da Colônia e do Protetorado de Lagos ao Protetorado do Sul da Nigéria. Juntos, formaram a Colônia e Protetorado do Sul da Nigéria, cuja sede administrativa encontrava-se na cidade de Lagos.

Finalmente, em 1914 os protetorados britânicos do norte e do sul foram unidos em uma única unidade administrativa, formando a Colônia e Protetorado da Nigéria (DORWARD, s.d.). O nome, “Nigéria”, supostamente escolhido por Flora Lugard, esposa do então administrador colonial britânico na região, se deu da junção das palavras “Niger” e “área”, em menção ao Rio Níger, que corta o país (LAGOS STATE GOVERNMENT, s.d. (b)).

Com a criação de uma única colônia, Lagos foi elevada ao posto de capital, posto este que foi mantido quando da independência do país, em 1960. Em 1976, sob o domínio militar no país e por uma série de razões políticas e

administrativas, foi estabelecido que Lagos fosse substituída por Abuja, na região central da Nigéria, como capital do país. A completa transferência das instituições políticas para Abuja só se completou, entretanto, em 1991.

No ínterim entre seu crescimento como um importante porto de escravos e a independência da Nigéria, em 1960, quando Lagos se tornou a capital de um dos maiores e mais novos países africanos, a cidade passou por uma grande transformação. De um entreposto de comercial regional e capital de um pequeno e pouco significativo principado, em um período de pouco mais de um século Lagos passou a ser uma das mais relevantes cidades africanas (MANN, 2007).

Mas as mudanças observadas neste período são apenas uma prévia da enorme e rápida transformação que a cidade viria a sofrer nos anos seguintes. Até atingir o caráter de megacidade e ultrapassar Cairo como a mais populosa cidade do continente africano, Lagos viu sua população ampliar-se em ritmo acelerado, estimulada pela independência do país e grandes migrações que tem origem com a guerra da Biafra, nas décadas de 1960 e 1970. Seu espaço foi alterado, ainda, pelo entusiasmo dos projetos de modernização executados neste mesmo período, pelo regime militar e os programas de ajuste estrutural no país.

Com o fim do regime militar, no final da década de 1990, foi eleito um novo governo civil em Lagos, considerado o responsável por um novo rumo no planejamento da cidade, com projetos de revitalização e reestruturação urbanas. O governo de BabatundeFashola, no poder desde meados de 2007, vem promovendo grandes projetos de intervenção em Lagos, com o objetivo declarado de colocar a cidade em um patamar global.

4.3

Lagos e o novo foco na cidade africana

Se no final do século XX a cidade de Lagos era objeto de pouca atenção acadêmica e internacional, as últimas décadas viram aumentar o interesse e atenção à cidade, especialmente no campo da arquitetura e das teorias culturais e críticas urbanas. O tema encontra-se envolto em um “intenso escrutínio crítico” (GANDY, 2005, p. 37) que faz da Lagos contemporânea o foco até mesmo de exposições internacionais de arte, como “Depth of Field” (SOUTH LONDON GALLEY, 2005) e “Century City” (TATE BRITAIN, 2001), ambas realizadas em Londres, e “Africa: the Artist and the City” (CCCB, 2001), em Barcelona. Lagos foi objeto de estudo ainda do arquiteto holandês Rem Koolhaas, com seu “Project on the City”, na Harvard School of Design (ILESANMI, 2010).

O grande interesse na cidade fez com que Lagos fosse vista como o “arquetipo da megacidade atual”, tomada como uma espécie de ícone das últimas tendências globais, “a megalópole do futuro intensamente pesquisada, como Londres e Paris no século XIX ou Nova York e Tóquio no século XX” (PACKER, 2006). Um dos principais motivos do súbito interesse em Lagos é sua condição de vértice e foco de uma agenda urbana radical e intensa. Seu rápido crescimento populacional e espacial, assim com as implicações deste processo, fomenta divergentes modos de análise e interpretação de seu cenário urbano. A iconografia, estética e discurso em torno da cidade alimentam não só as análises acadêmicas como a pseudo-iconografia jornalística que observam sua realidade.

A cidade nigeriana de Lagos aparece como exemplo importante para se pensar o desenvolvimento urbano contemporâneo, concentrando as características contraditórias dos processos de inserção global das cidades. Isto se dá especialmente através de seus projetos de desenvolvimento, estruturados em torno de uma forte ideia de reestruturação urbana e de formação de uma megacidade e caráter global. O estudo de Lagos pode elucidar a compreensão do funcionamento da megacidade africana, e exemplifica o cenário de outras cidades do Sul Global em termos de interação global e crises em termos de infraestrutura e provisão de serviços. Segundo Gandy (2005), Lagos expressa as disfuncionalidades e

dinamismos que caracterizam o cenário paradoxal da cidade africana na contemporaneidade.

Se a África em geral já carrega consigo percepções negativas, sendo vista como um palco de falência e pobreza (FERGUSON, 2006) o cenário extremo de Lagos gera análises e pontos de vista diversos a respeito de sua realidade e condição de vida urbanas, sendo visto, em muitos casos, como o retrato do que não se faz em uma megacidade (GOLDSTEIN, 2007). Não raro as descrições da cidade combinam expressões como “caótico” e “aterrorizante” a adjetivos como “dinâmico” e “inspirador” (HOWDEN, 2010), demonstrando as contradições daquela que sustenta, junto aos títulos de maior cidade e um dos maiores centros econômicos de toda a África, a condição de cidade mais desigual e uma das mais pobres do continente (UN-HABITAT, 2011).

Ainda que o cenário extremo de Lagos aponte para uma aparente excepcionalidade da realidade urbana africana – e subsaariana de maneira especial – buscaremos entender sua configuração espacial em conexão com fatores e acontecimentos mais amplos, tanto na arena nacional quanto global. Desta forma, ao contrário de reificar a visão de Lagos como uma anomalia do processo de urbanização recente, buscamos compreender seus processos a partir de sua inserção em um contexto abrangente, percebendo-a como dimensão essencial da experiência de urbanização ligada ao fenômeno da globalização atual.

O caso de Lagos pode ser situado dentro da noção de formações globais emergentes no espaço urbano, de possibilidade de expansão geográfica, política, econômica e cultural do capitalismo global. Percebê-la a partir deste referencial não só quebra com a visão marginal da dimensão urbana africana em relação ao global, como permite vislumbrar o que Ferguson (2006) chamaria de seu “lugar no mundo”, ou seja, sua localização no espaço e sua posição em um sistema de categorias sociais.

Em nosso movimento de ressaltar a importância analítica das megacidades do “sul”, o caso de Lagos permite aportar não somente a dinâmica negativa, mas também suas potencialidades e complexidades. É uma oportunidade fugir do que Myers (2011) aponta como uma negligência e imposição de categorias de análise

consideradas menos relevantes às cidades em desenvolvimento, e às africanas de modo especial, e assim enxergar Lagos fora das dinâmicas tradicionais de urbano e cenário exclusivo de desigualdade e pobreza.

Conforme afirma Gandy(2006, p. 374, tradução nossa),

(...) o foco em uma cidade como Lagos tem o potencial de iluminar não somente uma peculiaridade da experiência africana, mas também de levantar questões mais amplas acerca da natureza da modernidade, governança urbana e interações entre fluxos de capital globais e as condições materiais de cidades existentes atualmente no Sul global.

Conforme observado em capítulos anteriores, entretanto, ao trazer o foco para a realidade de Lagos cabe perceber que, ainda que a cidade se encaixe na categoria de cidade do Sul Global, não se encontra no mesmo patamar que cidades como Mumbai ou Shanghai, ou outros exemplos de um urbanismo globalizado. Ainda que estas cidades se encontrem em realidades de países ditos “em desenvolvimento”, e reflitam, portanto, determinados contextos por vezes similares, ressaltamos, neste momento, condições e características essenciais ao entendimento de Lagos e sua configuração sócio espacial atual.

4.3.1

A etnografia jornalística de Lagos

O súbito interesse pela cidade de Lagos, que estimulou a academia e as artes a analisar e explorar seu território e suas condições de vida, alcançou também o foco da mídia internacional. Jornais e revistas tais como “Financial Times”, “The New Yorker”, “The New York Times”, “Time”, “The Guardian”, para citar apenas alguns, enviaram seus correspondentes à cidade na busca por retratar as complexidades do fenômeno urbano em Lagos. Seções inteiras destes periódicos foram dedicadas à observação da maior megacidade do continente

africano, e documentários e artigos retrataram a experiência de vida de seus cidadãos, apresentando-as aos curiosos olhares da população ocidental.

A observação e as análises do cenário urbano de Lagos são moldadas por uma literatura jornalística descritiva e analítica, que expõe a cidade, sua realidade e vida urbanas de maneira etnográfica e estetizante. A realidade urbana de Lagos é “recortada”, seus signos são colhidos, interpretados e apresentados sob formas distintas de representação, chamando a atenção do público acostumado com os moldes das cidades de países de capitalismo avançado.

A intensidade da vida urbana em Lagos, com suas mais diversas estratégias de sobrevivência - que vão da infinidade do comércio informal à prestação dos mais diversos serviços – com seus espaços de concentração de multinacionais e instituições financeiras, projetos de modernização e grande desigualdade de oportunidades e renda, geram um cenário contraditório que posiciona a cidade em um lugar de difícil definição. Sua paisagem urbana singular pode representar tanto sua “força vital” quanto o sinal de um “apocalipse iminente”(PACKER, 2006). É uma cidade, segundo o correspondente da *The New Yorker*, Daniel Howden(2010), ora intimidante, ora atraente.

De maneira geral, a megacidade de Lagos é apresentada pela mídia como um hub de negócios, centro cultural e o motor econômico de uma grande região do oeste africano. É a cidade tida como a capital comercial e financeira da Nigéria, como espaço essencial de conexão do país e seus vizinhos no continente aos fluxos e processos globais. As visões mais otimistas apresentam o espaço urbano de Lagos como um território em transformação constante e promissora, em direção a melhores condições de vida urbana. Suas recentes medidas de revitalização são vistas como “um modelo inesperado de como as megacidades do continente africano podem lidar com seu inchaço populacional”(RICE, 2012). Em alguns casos, as descrições apresentam mesmo certo entusiasmo, enfatizando as alternativas e dinâmicas de auto-organização de seus cidadãos, a despeito da grande desigualdade social que ela apresenta (HOWDEN, 2010).

Apesar disso, a visão otimista da cidade ainda é ofuscada por uma etnografia jornalística com tendências negativas de percepção e representação da

megacidade. Nos casos mais pessimistas, a visão é mesmo apocalíptica. A manchete do artigo de Goldstein (2007) apresenta Lagos da seguinte maneira: “Algumas cidades estão cheias de lixo. Lagos está cheia de cadáveres”. Apesar da descrição de Goldstein figurar como o extremo da dinâmica estetizante presente na representação midiática de Lagos, palavras como “caótica”, “anárquica”, “apocalíptica”, “claustrofóbica”, “corrupta”, “precária” e “falida”, são comumente associados à sua caracterização. A cidade é vista por muitos como o arquétipo da megacidade do Sul Global, como modelo do futuro crescimento urbano acelerado na realidade dita em desenvolvimento, que resultaria em extremos de pobreza e superpovoamento (PACKER, 2006).

As observações iniciais deste viés negativo geralmente se dão em torno de algumas questões centrais: a extensão das favelas, a pobreza urbana, os engarrafamentos, a falta de infraestrutura ou a não funcionalidade daquelas já existentes, o comércio informal e os problemas ambientais da cidade. As favelas em Lagos surpreendem os narradores ocidentais não só por sua condição inusitada e de extrema pobreza, mas principalmente pela rede informal de comércio e funções econômicas, assim como de normas altamente hierarquizadas que envolvem seu cenário aparentemente anárquico (HOWDEN, 2010). O controle das áreas de favelas e seus esquemas de segurança ao comércio informal e de construção de novas moradias formam uma realidade apontada como altamente autossuficiente, como uma resposta popular à ineficiência ou à ausência de medidas do governo.

A falta de provisão de serviços como fornecimento de água, saneamento e coleta de esgoto, assim como problemas constantes envolvendo apagões e cortes de energia elétrica, são outros pontos muito mencionados, colocados como os responsáveis, inclusive, pela falta de crescimento econômico em Lagos. A falta de energia é vista com um forte empecilho ao empreendedorismo e ao desenvolvimento de pequenas indústrias e negócios na cidade, assim como a falta de saneamento e coleta de lixo é vista como uma das grandes responsáveis por seus problemas de saúde pública, dentre os quais a malária ganha destaque (GOLDSTEIN, 2007).

Os congestionamentos que consomem horas do dia de seus moradores impressionam por sua grande extensão, mas também por fazerem das pontes e ruas da cidade espaço grande atividade de comércio informal e ilegal. Os congestionamentos recorrentes – chamados de “go-slow” pelos habitantes locais – são apontados nos relatos como uma verdadeira “praga” que assola as ruas de Lagos e alimenta mercados informais e ilegais na cidade (CONNORS, 2008).

Um dos exemplos mais evidentes de um posicionamento paradoxal em relação à megacidade de Lagos se dá quando da observação dos comentários acerca dos novos planos de revitalização e urbanização. Ao mesmo tempo em que estes projetos são colocados como potenciais transformadores de Lagos, como um portal de entrada na África para o capital internacional (CLAYTON, 2011), eles vem sendo também acusados de serem os responsáveis por violações ao meio ambiente e aos direitos humanos, especialmente pelas remoções de moradores de grandes áreas de favela que se encontram, em condição dita irregular, “no caminho do progresso” (NOSSITER, 2013).

As leituras jornalísticas de Lagos, por meio de uma demonstração caricatural de sua realidade urbana, envolta em iconografias e discursos, articulam a estética do precário à condição de centralidade local e regional da cidade em termos de negócios e finanças, às suas perspectivas futuras, seus projetos de revitalização e promoção de seu espaço urbano. Lagos surpreende como megacidade por expressar a dinâmica de intensidade inerente a estes grandes espaços urbanos de maneira mais extrema, diferenciadas pela rapidez, amplitude e precariedade de seus processos.

A poética e estética jornalísticas envoltas nas formas de representação internacional da cidade aparecem como formas de lidar com maneiras de ordenamento, forma e mesmo de problemas urbanos de caráter e amplitude distintas daqueles observados na realidade da megacidade ocidental. O cenário de intensidades dos processos urbanos em Lagos incita uma visão comum ao imaginário público ocidental acerca das cidades africanas, cujos cenários são vistos, segundo Shaughnessy (2008, p. 02), como lugares “pouco sofisticados e ingovernáveis”.

Estas visões são o exemplo da obscuridade que se forma sobre as cidades africanas, que com um foco em suas “falhas” e precariedades ignoram o caráter de conexão dos processos de estruturação da cidade, sua herança histórica e a tensão entre suas dinâmicas urbanas e o fenômeno de reestruturação capitalista em termos globais. As representações de Lagos, entretanto, têm considerável peso e influência na produção de seu espaço, uma vez que estão relacionadas diretamente aos sistemas de poder e conformação de espaços abstratos(FERREIRA, 2007).

4.3.2

Lagos: gênese ou apocalipse?

As abordagens acadêmicas dominantes da análise e interpretação de Lagos seguem uma linha semelhante àquela de oposição e contradição observadas nas leituras jornalísticas da cidade. Identificadas por Gandy(2006), estas abordagens se concentram em dois pontos de partida principais. De um lado, uma visão escatológica da cidade apresenta uma perspectiva altamente negativa, na qual Lagos é representada como o cenário excluído das dinâmicas de reconfiguração do sistema econômico global. De maneira distinta, a segunda visão apresenta a cidade como o gênese de um novo tipo de urbanismo, tendo sua morfologia urbana apresentada como uma forma de adaptação bem sucedida aos desafios do século XXI.

Do lado negativo desta corrente encontramos a maior parte do enfoque analítico. Robert Kaplan, em sua obra “*The Coming Anarchy*”, apresenta o oeste africano como um prisma a partir do qual os principais problemas demográficos, sociais, econômicos e ambientais pelo qual o mundo vem passando. Neste contexto, Lagos seria um “clichê por excelência” (KAPLAN, 2000, p. 15) das disfunções do que o autor chama de “Terceiro Mundo”, com suas altas taxas de poluição, doenças, crime e superlotação.

Seguindo esta perspectiva, Mike Davis também apresenta toda a região do oeste africano como uma realidade marcada pela pobreza urbana e pela grande informalidade, o que faz das cidades concentrações gigantes de favelas que se expandem nas franjas urbanas, com o crescimento horizontal das cidades. Este cenário teria na cidade de Lagos, cuja maior parte da população habita áreas degradadas, o nódulo central de um corredor de favelas de mais de 70 milhões de pessoas que se estende de Abidjan, na Costa do Marfim, até Ibadan, a terceira maior cidade nigeriana, localizada poucos quilômetros ao norte de Lagos. Esta seria, segundo a UN-Habitat (2003), a maior área contínua de pobreza urbana do mundo.

A trajetória de crescimento urbano de Lagos no período pós-colonial aparece como o exemplo ideal da argumentação de Davis acerca da formação de um “planeta favela” de grandes dimensões. O histórico de explosão populacional da cidade, especialmente no contexto neoliberal de implantação de programas de ajuste estrutural, corrobora com a fórmula de reprodução em massa de áreas de favelas apresentada pelo autor. Esta condição seria o retrato ideal de uma “urbanização da pobreza” multiplicada exponencialmente e de maneira especial nas franjas das grandes aglomerações urbanas do mundo contemporâneo (DAVIS, 2006).

Em seus casos mais extremos, Lagos chegou a ser descrita como uma “imensa área de desastre, disfarçada como cidade” (MYERS e OWUSU, 2008, p. 331). Nestes casos, seu cenário urbano é apresentado como resultado da metástase da pobreza urbanizada, que se daria também em outras cidades do continente, e seu cenário nacional seria a “face humana do grande mal da vasta divisão global (...) entre ricos e pobres” (FOX apud HAGHER, 2011, p. 92).

Um ponto de vista menos catastrófico, por outro lado, apresenta a cidade africana como “obras em andamento” (SIMONE, 2004, p. 01). Neste cenário, a lentidão de adaptação a novas circunstâncias é contrabalanceada pelo movimento impulsionador de uma população extremamente criativa. A visão de Rem Koolhaas, arquiteto holandês e professor de Harvard, que teve Lagos como foco de estudo durante alguns anos, segue de acordo com esta perspectiva.

Tomando a cidade, assim como Kaplan, como o um ícone da urbanidade do oeste africano, o autor procura perceber, de maneira oposta, de que forma Lagos continua a crescer, a despeito de seus problemas estruturais. Neste processo, Koolhaas teoriza a disfuncionalidade de Lagos como uma incubadora do futuro (RAO, 2012). Ele enxerga na cidade uma população com uma “habilidade extraordinária de lidar inventivamente com as oportunidades e obstáculos de sua paisagem urbana” (KOOLHAAS, 2006).

Koolhaas foca nas distintas morfologias urbanas de Lagos de maneira otimista, percebendo o caos mas ressaltando a capacidade da cidade e de seus moradores de manterem o equilíbrio e funcionamento da cidade, por meio de uma série de sistemas auto regulatórios. Em uma abordagem que Gandy (2005) descreve como “neo-organicista”⁸, Koolhaas observa a cidade através de metáforas cibernéticas, que vem no espaço urbano uma multiplicidade de redes que se expandem, transformam e aperfeiçoam, cumprindo funções essenciais no funcionamento das cidades. Na mega escala de Lagos, estas redes seriam articuladas pelas dinâmicas consideradas informais e ilegais, expressão do fenômeno de adaptação a condição urbana do espaço das megacidades ao capitalismo global.

Sob esta perspectiva, é o foco excessivo nas falhas da cidade, sob os moldes do urbanismo tradicional, o responsável por obscurecer as reais razões de existência de Lagos e de outras megacidades similares a ela. Segundo Koolhaas et al (2001, p. 652, tradução nossa):

A operação da megalópole de Lagos ilustra a eficácia em larga escala de sistemas e agentes considerados marginais, liminares, informais ou ilegais de acordo com a compreensão tradicional da cidade.

O estudo de Lagos seria uma forma de trazer nova luz ao debate da cidade contemporânea, uma vez que seu cenário extremo seria uma resposta ao cenário disfuncional com o qual seus cidadãos têm de lidar. Ao contrário de tomar o caso de Lagos como um exemplo de cidade ainda em vias de se tornar moderna, é argumentado que ela apresenta-se como um estudo de caso paradigmático, na

⁸ Em alusão ao discurso organicista de análise do urbano, que utilizavam de discursos da biologia humana para tratar das distintas funções das cidades e seus processos (GANDY, 2005)

vanguarda da modernidade. Assim, Lagos é tirada da condição de subalternidade para se tornar um exemplo a ser seguido, um modelo da condição terminal de cidades como Chicago, Los Angeles ou Nova Iorque (KOOLHAAS, BOERI, *et al.*, 2001).

A perspectiva apresentada por Koolhaas, entretanto, é bastante criticada, tida como um olhar míope sobre o cenário de Lagos. Enquanto a observação de Lagos sob uma perspectiva pessimista reproduz um discurso geral baseado em perspectivas ocidentais de funcionalidade urbana africana, tratada em sua realidade pós-colonial como caótica, desordenada e disfuncional, as perspectivas mais otimistas, como a de Koolhaas, correm o risco de de-historicizar a despolitizar a condição urbana atual da cidade (FOURCHARD, 2006) (GANDY, 2005), como se seu crescimento nas últimas décadas tivesse sido um fenômeno “natural”, ou seja, sem influências de atores, processos ou tendências distintas sobre seu território e condição de vida urbana.

Fugindo deste debate extremista que envolve tanto a estetização midiática da cidade de Lagos quando sua observação, descrição e análise de formas dicotômicas no cenário acadêmico, a perspectiva desenvolvida por Gandy (2005) e Fourchard (2006) nos fornece um direcionamento mais esclarecedor e compatível com as observações e críticas pertinentes à teoria crítica urbana, tomada como base para a presente pesquisa. Assim, fugimos de uma conceptualização da cidade de maneira perversa ou apocalíptica, mas também ficamos distantes das observações acerca de seu caráter de gênese de uma nova forma de urbanismo moderno. O ponto de partida fornecido por estes autores nos permite enxergar o cenário de Lagos como resultado de processos complexos, econômicos, políticos e históricos, que envolvem os esquemas de definição e constrangimento de seu território e espaço urbano desde seu período colonial.

A condição urbana e a mega escala de Lagos, tanto em seu dinamismo quanto em sua esfera fragmentada, são tomadas como resultado da combinação complexa de heranças coloniais, articulações políticas, governos militares, programas estruturais e dinâmicas relacionadas, em proporção inversa, a acumulação de capital em cidades centrais do Norte Global. Ainda envolvida nestes dinamismos, a reconfiguração atual da cidade se rearticula em torno de

novas agendas globais, de competitividade internacional e adaptação espacial às novas formas de produção e reprodução espacial do capitalismo global, adicionando novas esferas de análise ao estudo de sua morfologia urbana e formas de conexão ao mundo globalizado.

5.

A Organização Sócio Espacial de Lagos: do tráfico negroiro ao projeto de megacidade global

*Somewhere in another Lagos slum, a child is peeping through
a crack in the wooden wall of a shack built on stilts in a swamp. In the
distance, a line of skyscrapers rise, like the uneven heart of prayer*
CrisAbani (2009)

De meados do século XIX até sua configuração de megacidade atual, a gestão da cidade de Lagos e sua organização sócio espacial passaram ao menos por dois momentos de ruptura histórica importantes. O primeiro se deu com a anexação britânica em 1861, e a submissão do território aos esquemas administrativos e de governo estabelecidos por sua metrópole europeia. O segundo momento é o da formação da Lagos pós-colonial, marcado pela independência do país, em 1960, e por uma nova autonomia de governos nacionais no estabelecimento de suas políticas, com reflexos nos esquemas de gestão e intervenção na organização e na malha urbana de Lagos. Um terceiro momento importante, sob o qual nos debruçaremos com mais atenção, é o fim do regime militar em 1999, a eleição de um governo civil no país e a entrada em sua fase de estruturação atual.

Dentro destes marcos principais estão inseridos ainda outros eventos de impacto no cenário urbano de Lagos, como a perda do posto de capital do país, a Guerra da Biafra e os projetos modernizadores que influenciaram as infraestruturas urbanas do período e ainda refletem na realidade espacial atual da cidade. Vale lembrar que, ainda que os momentos apontados acima apresentem rupturas relevantes, há também um movimento de continuidade que perpetua certos padrões sociais e de configuração do espaço de Lagos.

Nos tópicos seguintes serão abordados alguns dos principais fatores, projetos e eventos de relevância para a compreensão de Lagos em sua condição de

megacidade, de seu rápido fenômeno de crescimento populacional e de inserção em um cenário marcado pelo fenômeno da globalização. Eles servirão de base para a abordagem específica dos principais projetos que envolvem a Lagos atual.

5.1

Lagos colonial

Quando de sua anexação pela coroa britânica, em 1861, Lagos ainda se configurava como uma pequena cidade, contando com uma população média de 25 mil habitantes (FOURCHARD, 2012). Seu território ainda era restrito a uma pequena porção do território da Ilha de Lagos, com pouco mais de 2 milhas quadradas, e um ritmo de crescimento ainda modesto.

Já consolidada como um porto de destaque na costa africana, devido ao intenso tráfico de escravos, a nova colônia se transformou no principal ponto de conexão com o interior recém conquistado. O comércio do óleo da palma e de itens como o cacau e o algodão logo tomaram o papel do tráfico negreiro, consolidando a posição de Lagos na costa oeste africana. Com desejos ambiciosos, os administradores britânicos queriam transformar Lagos na “Liverpool do Oeste Africano”(FOURCHARD, 2012), e o novo dinamismo que tomou a cidade acabou por atrair não só mercadores europeus, mas escravos libertos do Brasil, Cuba, Serra Leoa e dos arredores, assim como migrantes vindos das terras conquistadas pelos britânicos no interior.

A vinda dessas pessoas foi o início de uma das principais marcas da cidade desde então, que é seu caráter cosmopolita. Lagos se consolidou, desde sua época colonial, como uma cidade heterogênea, com habitantes de distintas origens. Como resultado deste fenômeno, de 1866 e 1901 a população de Lagos passou dos 25 mil para pouco mais de 40 mil habitantes. As condições de vida na cidade, por outro lado, não acompanharam o novo ritmo de crescimento populacional. A então chamada “doutrina de Manchester” (GANDY, 2005) do governo britânico,

que previa o mínimo de investimentos da coroa em colônias, aliou-se a um clima político instável e problemas econômicos ligados ao preço do algodão e do óleo de palma para minar as tentativas de melhoria urbanas nos primeiros anos da Lagos colonial.

Com a união dos territórios britânicos na região, e a formação da Colônia e Protetorado da Nigéria, em 1914, Lagos, antes uma colônia administrada de maneira independente, foi elevada ao posto de sede administrativa. Se antes já tinha certo destaque na região, a nova condição de Lagos fez com que a cidade passasse a ser o principal local de estabelecimento das grandes corporações da época e a maior parte dos funcionários da coroa. Lagos se consolidou, assim, como o lugar mais bem conectado da Nigéria, a despeito da necessidade de maiores investimentos em infraestrutura urbana e de melhorias em seu porto. O dinamismo político, social e econômico da cidade e seus arredores fez sua população crescer de maneira constante nas décadas seguintes, passando para pouco mais de 98 mil habitantes em 1921, 126 mil em 1931 e 230 mil em 1950(GANDY, 2006).

Com a condição de sede administrativa foram oficializados, também, esquemas segregadores oficiais da cidade. Antes da oficialização, entretanto, a segregação espacial em Lagos já era aspecto marcante no território da cidade. Em 1890 o território da Ilha de Lagos, era dividido em 4 distritos, habitados por diferentes grupos sociais/raciais. Os europeus habitavam a região da “Marina”, considerada a principal rua da cidade, enquanto os repatriados brasileiros habitavam a chamada “Vila Portuguesa”, e os escravos libertos de Serra Leoa viviam em Olowogbowo, a oeste. Os nativos lagosianos não tinham áreas bem demarcadas, e ocupavam o restante da Ilha (OLUKOJU, 2003).

A partir de 1914, entretanto, as estratégias de separação entre a população em geral e as esferas dominantes das estruturas administrativas e de poder colonial formaram uma segregação residencial mais densa, baseada principalmente em questões raciais. Ainda que a maior parte das companhias ocidentais, mercadores e antigos moradores da Ilha de Lagos tenham ali permanecido, foi estabelecida uma área residencial exclusiva para os europeus em Ikoyi, protegida por forças policiais e do exército. A outra área, separada

geograficamente por um canal que cortava a Ilha, era marcada pela alta densidade populacional, sendo aquela na qual a população de origem africana podia viver e circular livremente.

A disfunção entre o padrão de vida das elites coloniais e a maioria africana em Lagos já apresentavam um cenário extremo, de contrastes não somente em termos de qualidade de moradia, mas também do fornecimento de serviços, como eletricidade, saneamento e água potável. O sucesso no comércio de óleo de palma e algodão e o aumento da vinda de europeus fazia aumentar, ainda, o valor dos imóveis, causando falta de moradias e superlotação na maior parte das regiões habitadas pela população africana.

Os bairros habitados por classes trabalhadoras negras já neste período eram conhecidos pelo governo britânico como áreas de favelas, mas eram em grande parte negligenciados, se não ignorados, pelos governos coloniais. Segundo Gandy(2006) parte desta negligência se deve, ainda, ao discurso higienista aplicado às cidades europeias e norte-americanas no início do século XX. Remodelado na cidade africana, este discurso produziu um forte dualismo entre o “moderno” europeu e o “tradicional” africano, que justificava os investimentos em áreas mais ricas da cidade.

Apesar dos esquemas segregadores, o crescimento da cidade não se deu de maneira completamente regulada. Na Ilha de Lagos, esta expansão ocorreu em grande parte a partir de esquemas de recuperação de áreas urbanas e do aterramento de áreas alagadas e de lagoas consideradas ameaças à saúde pública da cidade. Em resposta ao surto de praga bubônica em Lagos, em meados da década de 1920, áreas pantanosas foram drenadas, bairros inteiros foram removidos e seus moradores reassentados em áreas continentais da cidade (OLUKOJU, 2003).

Estas medidas foram efetivadas pelo recém criado “Lagos ExecutiveDevelopmentBoard”(LEBD), um conselho estabelecido em 1928 para tratar do planejamento urbano e revitalização da cidade de Lagos. As ações do conselho, entretanto não erradicaram problemas como falta de moradia, de saneamento e doenças na cidade, e a ineficiência das políticas adotadas se aliou à

falta de coordenação entre as esferas políticas da cidade na perpetuação de seus problemas urbanos.

As políticas do conselho se confrontavam com aquelas do governo geral da cidade e outras instituições na promoção de políticas públicas em Lagos. Logo, o LEBD se converteu em um instrumento voltado para os interesses das elites lagosianas, e os projetos de remoção de favelas e revitalização de áreas centrais da cidade passaram a servir aos interesses de especulação imobiliária.

Afetados pelo desemprego desencadeado pela crise de 1929, pelos monopólios comerciais europeus e libaneses e pelas altas taxas e impostos cobrados pelo governo central, começa a crescer também o comércio informal e de vendedores ambulantes em Lagos. Com a continuidade dos problemas de superlotação e falta de fornecimento de serviços básicos às áreas mais povoadas da cidade, este fator foi mais um determinante para o crescimento de um sentimento de descontentamento geral da população africana, que passou a ir às ruas reivindicando melhores condições(FOURCHARD, 2006).

Em breve, os protestos contra a remoção de favelas, falta de moradias e más condições de saneamento se converteram em um movimento de revolta contra inúmeros outros aspectos da administração colonial. As respostas governamentais às demandas africanas colocavam os problemas urbanos como questões de ordem pública, e não de falta de investimentos ou de políticas apropriadas.

A oposição entre “tradição” e “modernidade” era o argumento utilizado para apresentar as condições precárias das áreas africanas como resultado de padrões de assentamento não recomendados, resultado da imprudência dos próprios moradores ou de esquemas de organização ligados às comunidades tradicionais da região, que não se adequavam propriamente à realidade urbana.

Às vésperas da independência nigeriana, o descontentamento da população africana alimentou o surgimento de partidos e sentimentos nacionalistas na região, e a escalada de problemas em Lagos fez minar a legitimidade britânica na região. Enquanto na década de 1940 já podia ser observada certa mobilização em prol da

independência do país, foi na década de 1950 que surgiram as primeiras tentativas de reforma municipal, visando maior autonomia local e regional, e a inclusão de líderes tradicionais nas instâncias de tomada de decisões governamentais.

A formação de estruturas de governo mais democráticas faziam parte de um movimento nacionalista mais amplo, com vistas a independência do país, e trazia consigo uma disputa entre partidos na busca de maior influência no novo contexto nigeriano que se formava. A independência nigeriana foi obtida em 1º de Outubro de 1960, após a realização de eleições nacionais e o estabelecimento de uma constituição para o país, que continuou ligado a Commonwealth Britânica.

A independência e as décadas seguintes ao estabelecimento da Nigéria autônoma trouxeram novas implicações à organização sócio espacial de Lagos, influenciadas pelo fim das políticas coloniais e um novo contexto político nacional e local.

5.2

Lagos pós-colonial

Lagos sofreu significativas mudanças com a independência do país, em 1960, se tornando a capital da Nigéria e um dos principais centros comerciais e culturais do oeste africano. A descoberta de petróleo no país, o despostrar da guerra civil, o governo ditatorial e um forte projeto modernizador foram alguns dos principais fatores a influenciar o grande crescimento físico e populacional que se seguiu à elevação da cidade à condição de capital do território independente.

A cidade entrou na década de 1960 como uma capital em crescimento, mas com uma configuração muito diferente da conturbação que vemos hoje. Seu território era marcado por grandes vazios entre a metrópole e suas áreas satélites. Estes territórios foram preenchidos ao longo dos anos por tendências migratórias internas, de fuga da especulação e dos altos aluguéis em direção aos subúrbios,

pela vinda de imigrantes e o surgimento de novas áreas industriais e residenciais na cidade.

Lagos experimentou um crescimento demográfico e espacial marcante com o fim da Segunda Guerra Mundial, quando a industrialização e as oportunidades de emprego na cidade fizeram com que mais de 400 mil pessoas viessem rumo à cidade, e muitas outras passassem a habitar seus subúrbios. Além da atração de migrantes devido à relativa prosperidade da cidade neste período, ao final da década de 1960 fez de Lagos o foco de fortes ondas migratórias do sudeste da Nigéria, impulsionadas pela Guerra civil da Biafra e responsáveis por um impulso significativo em seu crescimento.

Dos pouco mais de 300 mil habitantes à época da independência, Lagos alcançou rapidamente a população de 1 milhão de habitantes, sendo a primeira cidade do oeste africano a alcançar esta marca (OLUKOJU, 2003). Estima-se que a cidade tenha entrado na década de 1970 com uma população de cerca de 1,4 milhões de pessoas (UN-HABITAT, 2011).

A independência trouxe maior autonomia no estabelecimento de políticas de gestão e planejamento urbano em Lagos. O novo governo do país tinha agora uma posição ativa na determinação do espaço construído das cidades, tanto em termos controle de áreas de favelas quanto na construção de infraestrutura urbana, prédios oficiais e grandes edifícios no centro das cidades.

Lagos, como capital do país e uma de suas mais relevantes cidades, política e economicamente, era um dos principais focos destas novas perspectivas urbanas do país, e um dos pontos centrais dos planos políticos da Nigéria independente. Sob o regime militar estabelecido em 1966, e tida como a mais evidente vitrine da recém constituída república africana, era essencial que a imagem da cidade refletisse uma realidade próspera e moderna, condizente com a face do novo país.

Segundo Gandy(2005, p. 44, tradução nossa),

(...) a nova classe no poder e seus arquitetos, engenheiros e planejadores, educados geralmente em países ocidentais, favoreciam projetos de prestígio que

pudessem atestar sua visão de modernidade africana. Lagos, brevemente, recebeu um dos primeiros arranha-céus do continente.

Os prospectos de estruturação da cidade neste período se relacionavam a uma forte ideia de modernidade africana, independente e cosmopolita. Em um movimento chamado de “modernismo tropical”, desenvolvido logo após a Segunda Guerra Mundial por arquitetos atuando na África ocidental britânica, particularmente na Nigéria, formou-se um hibridismo africano do estilo internacional associado a arquitetos de renome como Le Corbusier, Ludwig Mies van der Rohe e Walter Gropius (IMMERWAHR, 2007).

Levadas à África principalmente nas décadas de 1950 e 1960, estas ideias substituíram a arquitetura clássica europeia por novas formas arquitetônicas, que ganharam o gosto dos governos e corporações da Nigéria. Elas serviram de base para a reconstrução do centro de negócios de Lagos, assim como de alguns poucos edifícios espalhados pela cidade.

A descoberta de petróleo no delta do Níger permitiu o aumento sensível nas receitas do governo militar nigeriano, e o movimento modernista ganhou força na cidade de Lagos. Seu tecido urbano passou a ser palco de grandes projetos de infraestrutura como cadeias de pontes, viadutos e outros esquemas viários, assim como de obras de prestígio como o Teatro Nacional, construído em 1977. A retórica pan-africanista, sobre a criação de uma nova face para o país, não trouxe mudanças para as áreas menos valorizadas da cidade, nem promoveu significativamente a incorporação e valorização da história e cultura locais.

Paralelamente ao movimento modernista, a Lagos pós-colonial vivenciou um movimento importante de remoção de favelas. Tendo início poucos anos antes da independência nigeriana, em 1955, abriu espaço para novos projetos imobiliários e de construção de um distrito comercial na cidade. Em meados da década de 1960, os preços de terras na área central de Lagos se igualavam aos de cidades norte-americanas, e o pouco espaço disponível era destinado a projetos de baixa densidade voltados à sua elite urbana (GANDY, 2006). As famílias, por sua

vez, foram removidas das áreas centrais e reassentadas na Lagos continental, afastados das principais áreas de comércio e de bairros europeus.

Segundo Immerwahr(2007), as contradições entre as políticas de urbanização em Lagos não eram acidentais, uma vez que o planejamento da cidade como um todo e de suas áreas mais pobres caminhava em diferentes ritmos e esferas no contexto pós-colonial. Mesmo após a independência, as políticas de planejamento urbano em Lagos continuavam seguindo as cartilhas coloniais, segundo as quais se previa pouca atenção a problemas como super população, falta de moradia e saneamento na cidade. Reproduzindo os moldes segregadores da experiência colonial, as áreas de habitação europeia continuavam sendo favorecidas por políticas de planejamento, em detrimento da falta de atenção às áreas habitadas pela população negra de baixo poder aquisitivo.

Assim, ainda que a segregação colonial tivesse sido substituída pela segregação de classes na Lagos independente, o legado da cidade dual – na qual havia uma distinta separação entre áreas planejadas e focos de investimento e áreas nativas, alvo de leis restritivas ou mesmo ignoradas – ainda era bastante presente. Os desejos da elite e governo nigerianos pelo estabelecimento de uma arquitetura de prestígio e modernidade sugeria uma quebra com o passado colonial, mas a reprodução dos modelos segregadores coloniais, de maneira contraditória, conferiam certa estabilidade e controle sobre o novo país.

A oposição entre tradição e modernidade na Lagos pós-colonial se apresentava neste período de forma cada vez mais intensa, a partir de conflitos entre o aumento de comunidades pobres, vistas como o oposto da cidade moderna, e as novas aspirações sociais e econômicas fomentadas pelo novo papel das cidades no capitalismo global. Ao mesmo tempo, os conflitos e a violência urbanas eram ainda alimentados pelo rompimento de redes duradouras e vínculos sociais, causados pelas novas formas de organização e grande crescimento populacional na cidade.

Em 1970 foi desenvolvido junto às Nações Unidas um dos mais ambiciosos planos diretores para gestão das complexidades urbanas de Lagos. O “Master Plan for Metropolitan Lagos”, aprovado em 1980, previa a explosão

populacional da cidade até o ano 2000, quando sua população deveria chegar aos 13 milhões de habitantes. Dadas estas projeções, seu objetivo central era atingir a maior eficiência para lidar com as múltiplas necessidades sociais, ambientais e físicas de um território em constante crescimento (GANDY, 2006).

Com a crise da década de 1980, o retorno do regime militar ao poder no país e a adoção de um austero programa de ajuste estrutural do FMI, o plano diretor de Lagos foi abandonado, intensificando o declínio nas condições urbanas e nos investimentos em Lagos. Esse declínio foi impulsionado ainda por outra grande onda de crescimento da cidade, em direção ao norte e leste da área continental, absorvendo áreas não urbanas e pequenos centros comerciais em seus arredores.

Segundo Gandy(2006, p. 382, tradução nossa),

(...) a falha do Plano Diretor de Lagos assinalou o efetivo abandono de tentativas de conceitualizar os problemas da cidade em qualquer forma estratégica ou integrada, e o rápido declínio urbano e brutalização da vida política de 1980 em diante anunciaram um recuo do discurso político em direção à gestão de crises.

A recessão global da década de 1980 fez despencar o preço do petróleo, trazendo dívidas ao governo e forçando a paralisação de obras de infraestrutura em toda a Nigéria, inclusive em Lagos. A combinação da extrema riqueza nas mãos de poucos e uma deterioração generalizada das condições de vida no país aumentaram a polarização social, o desemprego e instabilidade política.

Lagos foi capital da Nigéria até 1991, quando perdeu seu posto para Abuja, devido a razões estratégicas que incluem o fato de Lagos já figurar, naquele ano, como a cidade mais populosa do país, com uma série de problemas urbanos, como um grande déficit na provisão de infraestrutura e serviços. Seu cenário urbano passa a ser marcado por um grande nível de negociações locais, que alimentam a informalidade em diversos setores da economia e dos esquemas habitacionais na cidade, fundamentando grande parte da vida econômica e social em Lagos.

5.3

Lagos no século XXI: as mudanças do governo civil

A megacidade de Lagos conta atualmente com uma população de 11,2 milhões de pessoas, segundo a ONU, mas pode chegar aos 18 milhões de habitantes, de acordo com estimativas locais. A previsão de crescimento médio anual da cidade Lagos é hoje a maior dentre todas as outras megacidades no mundo, devendo ficar em torno de 3,7% entre 2011 e 2025(UN-DESA, 2012), fazendo a cidade saltar da 19ª para a 11ª posição no ranking de megacidades neste mesmo período.

Com o fim do regime militar, em 1999, teve início um período de transição no fornecimento de infraestrutura urbana em Lagos, estimulado pelas novas articulações e propostas do governo civil e pela nova pressão exercida por ONGs e grupos de interesse na cidade. Favorecidos pelo advento da internet, da liberdade de imprensa e disseminação de informações, estes movimentos alimentaram novas formas de mobilização cívica na cidade.

Bola Ahmed Tinubu, o primeiro governador civil eleito após o fim do regime, foi visto como o responsável pela transição para uma abordagem mais tecnocrática nas formas de governança urbana em Lagos. Reeleito em 2003 com base em um programa que buscava especificamente a resolução da crise na provisão de serviços em Lagos, Tinubu permaneceu no governo até 2007, quando da eleição de BabatundeFashola, que governa do Estado de Lagos desde então.

Os grandes projetos e investimentos na cidade de Lagos encontram-se, portanto, dentro do arcabouço maior de planos do Estado de Lagos. Desde a ascensão do governo civil, e de maneira especial desde a eleição de Fashola, uma série de projetos de reestruturação do tecido urbano e provisão de infraestrutura estão em andamento em Lagos, trazendo popularidade ao atual governador e atribuindo a ele uma imagem de promotor de mudanças positivas na cidade. Em 2009, Fashola foi nomeado “homem do ano” pelas edições nigerianas dos jornais “The Guardian”, “The Vanguard” e “The Sun”, e recebeu o Prêmio de Boa Governança da African Business Magazine. O Estado de Lagos recebeu, ainda,

honras estatais pela “mais rápida renovação de infraestrutura já vista na África” (OFFICE OF THE GOVERNOR, s.d.).

A rapidez nas mudanças promovidas por Fashola é vista em parte como resultado da continuidade em termos de planejamento entre seu governo e de seu antecessor. Os atritos com o governo nacional, que marcaram o governo de Tinubu, foram superados no governo de Fashola, sendo vistos também como um dos motivos do sucesso de suas iniciativas. Ao governo de Fashola é atribuído o mérito, ainda, de conseguir articular os interesses da cidade aos da comunidade empresarial de Lagos, promovendo o controle das finanças estatais e conseguindo, por meio de seu apoio, levantar os recursos necessários aos investimentos em infraestrutura urbana (GREEN, 2009).

Os novos projetos na cidade articulam a ideia de reestruturação a um novo posicionamento de Lagos nacional e regionalmente, com um discurso de transformar Lagos em um importante ator na nova ordem global emergente da globalização (LAGOS STATE GOVERNMENT, s.d. (b)).

5.4

Reestruturação Urbana e Agenda Global em Lagos

Desde o fim do regime militar, em 1999, o novo governo civil em Lagos vem promovendo uma nova agenda para a cidade, que chama a atenção por suas dinâmicas de reestruturação e por grandes obras de infraestrutura urbana. As novas políticas urbanas em Lagos valorizam um modelo tecnocrático (GANDY, 2006), percebido não somente pelos moldes dos planos implantados como nos próprios históricos e perfis de seus administradores. As novas legislações em torno do planejamento e desenvolvimento urbano em Lagos preveem, ainda, grande envolvimento do setor privado.

Ao contrário dos militares, os novos tecnocratas no governo da cidade estão mais atentos às tendências, aos fracassos e aos casos de sucesso na aplicação de políticas urbanas que seus antecessores. Seus governos estão mais cautelosos, ainda, em relação às recomendações de organismos internacionais para o gerenciamento dos problemas em suas cidades. O planejamento da cidade e a execução de projetos de intervenção na malha urbana são colocados como prioridades de governo, com relevância ampliada na discussão de seu papel de relevância econômica local, regional e mesmo global.

Os novos moldes de planejamento e gestão urbana em Lagos estão inseridos no escopo do que é conhecido como *Lagos Megacity Project*, conforme veremos adiante. Apesar de não ser em si mesmo um projeto, o título é utilizado para se referir à série de mudanças e planos de modificação e reestruturação do espaço urbano na megacidade de Lagos. Com um caráter de mudança não somente em termos de modernização das infraestruturas e melhoria na condição de vida de seus moradores, o *Lagos Megacity Project* é um plano que visa colocar Lagos no patamar de outras megacidades também em termos de conectividade e atração de capital.

O *Lagos Megacity Project* foi concebido, portanto, como a “reestruturação de Lagos para se encaixar em seu novo status urbano” (FRN apud ILESANMI, 2010). Neste sentido, pode-se mesmo dizer que o novo governo tem ambições maiores, de inserção de Lagos na categoria de cidade global. Segundo o governo, além de servir para lidar com os problemas advindos da incompatibilidade entre o crescimento populacional e a provisão de infraestrutura urbana em Lagos, os investimentos se dão também a intenção de transformar o espaço da cidade em um local propício ao desenvolvimento de seu potencial econômico e atraente ao capital internacional.

Em palestras em universidades como Oxford, London School of Economics e John Hopkins University, o atual governador do estado de Lagos, Babatunde Fashola, promove os planos para o espaço urbano de Lagos com um enfoque essencialmente socioeconômico, ressaltando sua importância para equilibrar a relação entre as necessidades de investimento urbano na cidade frente ao grande crescimento populacional.

Em meio a seus potenciais investidores e parceiros do desenvolvimento do projeto, o discurso tecnocrático e social em torno do projeto passa a ser orientado para o mercado, tratando principalmente das possibilidades de retorno para as principais partes envolvidas na injeção dos recursos necessários à execução dos projetos. A maior parte dos projetos na cidade se dá por meio de parcerias público privadas, e sua articulação com moldes de um empresariamento urbano pode ser percebida quando apontada a necessidade de recriar uma “marca” em torno do projeto de Megacidade de Lagos, afim de que uma nova visão da cidade seja eficazmente “vendida”, tanto para seus cidadãos quanto para seus investidores (OFFICE OF THE GOVERNOR, 2008).

Exemplo emblemático deste empresariamento de Lagos, da promoção de seu papel no cenário africano e do cenário contraditório em que a cidade se situa é sua representação no jogo “Monopoly”, lançado no final de 2012. A cidade de Lagos foi a primeira cidade africana a ser contemplada com o jogo, que foi apresentado como um esforço do governo local na promoção da história e dos marcos da cidade, assim como de caráter informativo e de encorajamento do comportamento responsável da população acerca de certas leis e normas urbanas (DUTHIERS e KERMELIOTIS, 2012).

Assim, a “venda” da imagem de Lagos como megacidade vai muito além de um estímulo ao apoio e excitação da população em torno das possíveis melhorias urbanas do projeto. Ela envolve uma tentativa de descaracterização de uma imagem estetizada e precária altamente disseminada no cenário internacional, e está envolvida em uma agenda maior de inserção de Lagos em um circuito mundial de cidades e sua projeção em termos de conexão e interesses globais. Fashola vem promovendo a visão de Lagos como um cenário de oportunidades, convidando investidores a auxiliar na promoção de bens coletivos, com perspectivas positivas para seus cidadãos e para as principais partes interessadas em retorno de capital (OFFICE OF THE GOVERNOR, 2012).

Lagos vivencia um processo que pode ser enquadrado na noção de “destruição criativa” de Harvey, tendo seus espaços apropriados, destruídos e reconstruídos de forma a adequá-los ao momento histórico do capitalismo global. Neste novo contexto, o espaço da cidade vai além de sua função de celeiro da vida

humana em sociedade para se apresentar, de maneira singular e em um nível de intensidade não visto anteriormente, como lugar de produção de mais valia e reprodução do sistema capitalista. As novas obras e grandes projetos nela implantados fazem de Lagos um exemplo do fenômeno de substituição da fábrica como espaço de reprodução do capital.

As iniciativas em Lagos estão voltadas fortemente a adequação de seu espaço aos padrões de uma cidade sustentável em termos sociais, econômicos e ambientais, o que a qualificaria para figurar como espaço-chave de conexão do território africano aos processos e fluxos globais. Com o recente destaque internacional da Nigéria em termos econômicos, a combinação do potencial global e da centralidade regional de local de Lagos à melhoria de suas condições urbanas faria da cidade uma grande candidata a figurar futuramente como a primeira (mega)cidade global do continente africano, ultrapassando, quem sabe, a condição de Johannesburgo.

Afirmar isto significa reconhecer, ainda, que a contrapartida do movimento globalizante em Lagos, dadas as heranças históricas que ainda influenciam suas condições sócio espaciais, pode expressar de maneira mais acentuada as contradições e desigualdades fomentadas pelo fenômeno global. Se o espaço urbano é tido como produto dialético de relações sociais capitalistas, no contexto da globalização ele expressa a nova fase deste regime econômico, refletindo também suas dinâmicas de pobreza e exclusão, por meio de novas relações de centralidade e marginalidade, fortalecendo a desigualdade já existente e criando novas dinâmicas desiguais.

Os conflitos em torno das grandes remoções de grandes áreas de favelas e de comércio informal na cidade, em nome da construção de rodovias, embelezamento urbano e alcance do ideal de “megacidade global” expressam as contradições deste movimento carregado de relações de poder e ideologia. Estes projetos se tornam emblemáticos, portanto, não somente pelo novo caráter que conferem à cidade de Lagos, mas também pela variedade de conflitos que os rodeiam, tornando-os legitimamente questionáveis.

5.4.1

Os principais projetos

O *Lagos Megacity Project* teve início com a tentativa de resolução de questões provenientes do grande fenômeno de expansão metropolitana da cidade de Lagos dentro do território de seu estado vizinho, Ogun. Para tal, se deu a inauguração do *Presidential Committee for the Redevelopment of Lagos Mega-City Region* e o *Lagos Mega-City Region Development Authority* (ILESANMI, 2010). Paralelamente à essa iniciativa, o governo passou a se envolver mais ativamente na atração de investidores estrangeiros para a região, com ênfase em suas oportunidades de crescimento em diversas áreas de provisão de serviços e infraestrutura urbana em Lagos.

A grande mobilização em torno do *Lagos Megacity Project* se dá essencialmente em torno de projetos de provisão de infraestrutura, habitação e turismo, assim como de desenvolvimento da área contígua de Badagry, que envolve a interligação da região com o restante do país por meio de um moderno sistema de transportes (FASHOLA, 2010). No arcabouço deste grande plano, encontram-se projetos como os seguintes:

- 1) Embelezamento e paisagismo de áreas ao longo do estado;
- 2) Construção de sistemas ferroviários e novas estradas;
- 3) Fortalecimento e estabelecimento de rotas marítimas para favorecer o transporte na cidade;
- 4) Construção da 4ª Ponte Continental de Lagos;
- 5) Construção de 10.000 unidades habitacionais na Península de Lekki;
- 6) Reconstrução e expansão da rodovia Lagos-Badagry, uma rota trans regional para ligar a Nigéria a Estados vizinhos;
- 7) A proposição de um rodoanel para interligar as áreas de atividade no estado de Lagos;
- 8) Construção de uma barreira de contenção e do projeto da Cidade EkoAtlantic na costa de Badagry, uma parceria público privada com vistas a se tornar um centro de negócios completamente conectado.

Dentre estes projetos, trataremos de alguns que se destacam por sua dimensão, alto nível de investimento e grande repercussão internacional, tanto por seus alegados benefícios quanto pelas contrapartidas negativas a eles associadas, que permitem perceber as contradições da transformação do espaço no fenômeno globalizante atual.

5.4.1.1

A rodovia Badagry-Lagos

Colocado como uma das prioridades dentre os investimentos do governo de Fashola(OFFICE OF THE GOVERNOR, 2009a), os projetos em torno da rodovia Badagry-Lagos foram iniciados em 2009. Eles preveem a ampliação de 60 quilômetros de rodovia, que liga a cidade de Lagos ao oeste africano, conectando-a a países como Gana, Benin e Togo.

O projeto prevê uma completa reestruturação da rodovia e seu entorno, com a adição de mais seis faixas às atuais quatro existentes. Quando completada, deve contar também com uma linha de metrô interligando a região metropolitana de Okokomaiko à Ilha de Lagos, e um corredor de ônibus nos moldes BRT⁹. O projeto de reconstrução foi dividido em três partes: a primeira tem foco em sua parte leste, com início na área continental de Lagos, Surulere, e pouco mais de 7 quilômetros; a segunda consiste em sua seção central, com distância de 24,5 quilômetros; e a terceira, com 28,57 quilômetros, que abrange sua parte ocidental, chegando finalmente a Badagry e à fronteira com Benin (OFFICE OF THE GOVERNOR, 2009a).

Realizado por meio de parceria público-privada, o projeto atraiu a atenção de empreiteiras estrangeiras, tendo um custo estimado de 220 bilhões de Naira, cerca de 1 bilhão e 400 mil dólares. Duas grandes empreiteiras estão envolvidas, a

⁹ O BRT (*Bus Rapid Transit*) é um modelo de transporte coletivo que prevê a construção de corredores exclusivos para a circulação de ônibus ou outro modelo de transporte coletivo.

Messrs Julius Berger Plc e a CCECC – China Civil Engineering Construction Corporation (OKENWA, 2012). Parte do financiamento da realização da obra vem de um empréstimo de 600 milhões de dólares do Banco Mundial, do qual foi utilizada uma primeira parcela e se reivindica uma segunda parcela para a continuação das obras (AKONI, 2013).

Como parte do *Lagos Megacity Project*, o projeto de expansão e revitalização da rodovia é tomado como um passo essencial para elevação nas condições de vida e conectividade urbana em termos de megacidade. A expectativa do governo é que a expansão da rodovia não só abra o mercado do oeste africano para os negócios nigerianos, quanto afete positivamente os valores das propriedades ao longo de seu corredor, em termos econômicos, comerciais e sociais (ADEGBOYE, 2012). O comissário do estado de Lagos para obras e infraestrutura, em uma declaração de 2013, reafirmou que a visão do projeto é impulsionar a economia de Lagos através do comércio e negócios inter-regionais, com impactos positivos no tanto na região quanto em nível nacional (UROKO, 2013).

O projeto encontra-se atualmente em sua segunda fase (AYEYEMI, 2012). Para a ampliação da rodovia e implantação de seus projetos subjacentes, foi necessária a remoção de famílias, de áreas de comércio formal e de mercados informais que funcionavam ao longo da área modificada pelo projeto. Os moradores e comerciantes afetados reclamam da falta de compensações e de atenção do governo à realocação e reestabelecimento de suas atividades. Sem documentação de comprovação de propriedade das terras, muitas famílias não devem receber assistência do governo (AKONI, 2013).

A nova condição da rodovia vem estimulando, ainda, a emergência de processos mega especulativos na região. Estima-se que o valor dos aluguéis e das propriedades tenha aumentado aproximadamente 100% desde o início da execução do projeto (MBONU, 2013). Sendo comemorado pelo governo e por investidores pelas novas oportunidades de investimento e valorização do local, o estímulo imobiliário vem forçando seus moradores a deslocar-se para áreas mais afastadas, dada a dificuldade de lidar com novos custos de moradia.

Os processos especulativos e o caráter das remoções vêm gerando conflitos e críticas aos alegados benefícios, e às contrapartidas das mudanças promovidas pela construção da nova rodovia (AKONI, 2013). Os moradores e comerciantes afetados cobram não somente a realocação e medidas de compensação ou auxílio às famílias, mas ainda soluções para o reestabelecimento de negócios e comércio afetados.

Desta forma, se estabelece o cenário contraditório em torno do projeto. Por um lado, as remoções dão a dimensão da fragmentação espacial forjada por sua apropriação e reformulação. Por outro, suas vias, seu projeto de transporte público e seu sistema de BRT respondem às principais tendências de modernização e inserção em um modelo de cidade funcional, adaptada a novo papel de protagonismo urbano contemporâneo. Ao mesmo tempo, o projeto em si é uma oportunidade de atração de investidores internacionais, e de promoção da região de seu entorno, alimentando sua imagem positiva e expondo ao mundo seus investimentos em infraestrutura e sua capacidade de articulação de processos e fluxos globais.

5.4.1.2

Embelezamento urbano e paisagismo: a revitalização de Oshodi e Makoko

Os projetos de embelezamento urbano de Lagos se dão em diferentes frentes. Eles abarcam desde o plantio de árvores e recuperação de áreas verdes da cidade à reestruturação de ruas e mercados locais, assim como políticas de remoção de áreas de comércio e habitação informais, de limpeza e saneamento de Lagos (FASHOLA, 2010). Dada a diversidade dos projetos, enfocaremos dois daqueles mais controversos: a reestruturação na região do mercado de Oshodi, na área continental de Lagos, e os projetos em torno da área de Makoko, na baía de Lagos.

A região de Oshodi era conhecida pela existência de um grande mercado informal, que tomava suas ruas. A disputa de espaço entre comerciantes, compradores e automóveis marcava o cenário do mercado, que era também conhecido pela grande incidência de furtos e grandes congestionamentos. Makoko, por sua vez, é uma comunidade informal que há mais de 100 anos está localizada na área costeira da baía de Lagos, com uma população de baixa renda estimada em mais de 85 mil habitantes (LMGDP, s.d.). É famosa por sua grande área de favela flutuante, pelas casas de madeira e zinco e as canoas na qual se locomove a maior parte de sua população.

Nos últimos anos, ambas as áreas foram objeto de projetos de reestruturação e revitalização ligados ao escopo maior do *Lagos Megacity Project*. O mercado popular de Oshodi foi demolido e seu espaço revitalizado. O projeto foi comemorado pelo governo como uma medida capaz de resolver os problemas de congestionamentos na região e da grande incidência dos chamados “area boys”, as ditas “gangues” que agem em diferentes pontos da cidade de Lagos (OFFICE OF THE GOVERNOR, 2009b). As tendas populares saíram das ruas e foi diminuído o grande número de pessoas circulando na região, dando espaço aos automóveis e ônibus da cidade, diminuindo a imagem de caos associada à região.

Em Makoko, por sua vez, uma parcela das casas flutuantes foi demolida em nome da saúde pública, embelezamento e promoção de atividades comerciais na região. Segundo o governo, estruturas ilegais e não-autorizadas impediam a utilização econômica e lucrativa da área costeira para navegação, entretenimento e recreação (LAGOS STATE GOVERNMENT, 2012). Em sua nota de desapropriação, o governo afirma que as remoções em Makoko se dão com o objetivo de

(...) restaurar a amenidade e valor da área costeira, proteger a vida e a propriedade, promover atividades econômicas legítimas na costa, restaurar a segurança, aumentar o transporte aquático e embelezar a área costeira e de forma a ressaltar o status de megacidade de Lagos (ROLNIK, 2012, tradução nossa).

As remoções são vistas pelo governo como “males necessários”, levadas a cabo muitas vezes por brigadas oficiais do governo estadual. A mais famosa delas,

chamada “*KickAgainst Indiscipline*” (KAI), foi estabelecida especialmente para implementar as novas leis sanitárias da cidade. A brigada estabelece como um dos pontos centrais de sua visão a eliminação de áreas de comércio de rua e construções e estabelecimentos ilegais na cidade, considerados ameaças a nova imagem urbana forjada em Lagos (LAGOS STATE GOVERNMENT, s.d.).

Os resultados e a forma de execução das políticas de embelezamento, paisagismo e saneamento destas regiões trouxeram atenção aos casos. Um movimento contraditório opõe aqueles que enxergam melhorias em termos de mobilidade e segurança em Oshodi, e uma resposta aos problemas de saneamento em Makoko, àqueles que criticam a falta de compensações e os prejuízos à geração de renda e condições de vida das famílias removidas(CHINEDU, 2009). A destruição de mercadorias, a truculência dos agentes do KAI e falta de alternativa aos antigos mercados são os principais pontos de críticas às ações em Oshodi. Em Makoko, as políticas de remoção chegaram inclusive ao Conselho de Direitos Humanos da ONU, que acusa o governo de violações aos direitos das famílias ali estabelecidas(ROLNIK, 2012).

A revitalização da região de Oshodi e a remoção de famílias em Makoko são um esforço forte para retirada de um estigma de caos que permeia as cidades africanas, e Lagos de maneira especial. A imagem de precariedade de sua favela flutuante e do caos de seus congestionamentos quilométricos, assim como do seu cenário ampliado de informalidade, não condiz com o cenário de megacidade global que o governo de Lagos visa promover.O espaço apropriado pelo capital forja a conformação de um ambiente limpo e ordenado, em uma aposta para estimular sua economia formal e apresentar um ambiente capaz de competir com as principais cidades mundiais na atração de novos projetos e investidores.

5.4.1.3

EkoAtlantic

Dentre todos os projetos anunciados pelo governo, o EkoAtlantic é aquele de maior repercussão e debate internacional, tanto por seu grande nível de investimentos, seu impacto espacial e sua ambição de se tornar um exemplo de cidade em termos globais, quanto pela grande contradição em que sua construção implica no contexto urbano de Lagos.

O EkoAtlantic é um projeto que começou a ser idealizado com o governo de Fashola, em 2003. Resultado de uma joint-venture entre o Governo do Estado de Lagos e o desenvolvedor do projeto, a empresa South EnergyxLimited, ele prevê a recuperação de 10 milhões de metros quadrados da costa atlântica da Ilha Vitória destruídos pelo avanço do oceano e por fenômenos erosivos. Essa reconstrução visa o estabelecimento de uma “nova cidade” em Lagos, com o território pouco maior que a ilha nova-iorquina de Manhattan, capaz de receber cerca de 250 mil habitantes e servir de posto de trabalho para mais 150 mil pessoas. O projeto prevê ainda a construção da Great Wall of Lagos, uma grande barreira de contenção marítima de 8 quilômetros, com o intuito de proteger a nova área construída do processo corrente de erosão, assim como evitar possíveis enchentes na Ilha Vitória (EKO ATLANTIC, s.d.).

O projeto é completamente financiado por investidores privados, e desenvolvido por uma parceria entre o governo de Lagos e uma série de companhias e investidores baseados na Nigéria e países estrangeiros. A divulgação dos primeiros 5 milhões de metros quadrados de terra recuperados teve a presença, além de Fashola e do atual presidente nigeriano, Goodluck Jonathan, do ex-presidente americano Bill Clinton. A fundação de Clinton conferiu ao projeto o Clinton Global Initiative Certificate (OFFICE OF THE GOVERNOR, 2009c), reconhecendo-o como uma iniciativa relevante na luta contra os efeitos das mudanças climáticas.

O projeto é apresentado como uma alternativa à pressão espacial em Lagos, uma fuga dos congestionamentos da cidade por meio de transporte público

eficiente e controle das áreas de automóveis. Oferece, segundo seus idealizadores, uma alternativa ao “claustrofóbico cenário urbano de Lagos” (EKO ATLANTIC, s.d.), com vista para o oceano, espaços abertos e ruas arborizadas.

Junto ao governo de Lagos e o cenário nigeriano, o projeto vem sido promovido, ainda, como o responsável por criar um novo centro financeiro de relevância não só nacional como em todo o oeste africano, trazendo à nova área construída tecnologia e infraestrutura capazes de conferi-la o posto de “uma das maravilhas do século XXI”(EKO ATLANTIC, s.d.). A cidade contará com sistemas de geração de energia, saneamento, habitação e informação próprios.

Um ideal de modernidade e sustentabilidade permeiam todo o discurso em torno da promoção do projeto, prometendo conferir à Lagos uma posição de liderança em termos de padrões urbanos de preocupação ambiental, assim como alimentar redes de negócios e pessoas em nível local e global. Fashola assegura que a EkoAtlantic será uma cidade que se compara a qualquer cidade, em qualquer lugar do mundo(MBAMALU, 2013).

A construção do EkoAtlantic aparece talvez como a maior de todas as contradições em torno da resposta de Lagos ao movimento de inserção global das cidades e do enfoque da agenda globalizante por ele proposta. A principal área valorizada pelo projeto, a Ilha Vitória, é nomeadamente o principal centro comercial e financeiro de Lagos. Localizada entre a Lagoa de Lagos e a península de Lekki, às margens do Oceano Atlântico, é uma das áreas de maior custo de vida na cidade.

O projeto surge, portanto, como um espaço novo que serve aos interesses da elite de Lagos, e às dinâmicas favoráveis da principal área de negócios da cidade. A mercantilização de seu espaço e seus moldes de empresariamento urbano conformam a tentativa de criação de uma imagem nova em torno de Lagos, capaz de atrair novos investidores e aumentar sua posição na hierarquia mundial de cidades. Seu desenho e forma trazem perspectivas grandes de retorno aos seus idealizadores e principais investidores, mas pouco impacto em termos de resolução dos problemas urbanos na megacidade de Lagos.

6.

Conclusão

Ao longo dos últimos quatro capítulos procuramos demonstrar de que forma a megacidade nigeriana de Lagos vem respondendo às dinâmicas e agendas propostas aos cenários urbanos na conformação de um capitalismo global, no contexto do fenômeno comumente chamado de globalização. A partir de uma análise multidisciplinar que articula elementos das Relações Internacionais, da Economia Política Internacional e da Geografia, sugerimos que o espaço urbano de Lagos vem sendo modificado de acordo com dinâmicas condizentes com um novo papel das cidades no contexto globalizado. Como espaço essencial de articulação de fluxos e processos globais no cenário do oeste africano, o planejamento, gestão e os projetos de reestruturação da megacidade de Lagos respondem a uma noção de produção espacial baseada em lógicas de mercantilização e empresariamento urbano, com vistas ao aumento de sua competitividade e à promoção da cidade e um circuito urbano mundial.

Com a descolonização do continente africano, a globalização e formação de uma hierarquia global de cidades, as principais cidades africanas vêm sendo impulsionadas a construir e reconstruir seus espaços, com o intuito de transformarem-se em novos vetores políticos e mercantis, de fluxos e processos de neoliberalização e financeirização do capitalismo global. Da mesma forma, estas cidades são movidas por estratégias de modernização que ressaltam a importância de revitalizar suas infraestruturas, de maneira a fazer de suas economias urbanas cenários mais atraentes, figurando como espaços eficientes e condizentes com a acumulação de capital e geração de riqueza.

Inseridas em um contexto de Sul Global, e exemplo emblemático da mudança no caráter das cidades no contexto globalizado, as megacidades africanas expressam a ampla dinâmica de apropriação e mercantilização dos

espaços urbanos contemporâneos, assim como da adequação em suas formas de produção e gestão espacial. A necessidade de lidar com os dilemas e as novas dinâmicas da globalização é apenas uma das características compartilhadas pelas megacidades africanas, que lidam ainda com problemas comuns ligados a heranças coloniais recentes, pobreza urbana e desigualdades sócio espaciais, assim como grandes dinâmicas de informalidade econômicas e habitacionais. Sem se extinguirem, estas dinâmicas são rearticuladas no cenário globalizado, e interagem com a nova condição global no contexto de explosão das megacidades, conformando espaços que ainda carregam consigo dinâmicas relacionadas a processos e estruturas sociais formadas ou perpetuadas historicamente.

Argumentamos, portanto, que a morfologia de hipertrofia e crise associada aos espaços das megacidades – e no contexto da megacidade africana de maneira especial – figura como a expressão mais extrema das dinâmicas de expansão do espaço capitalista em termos globais, combinando noções de ruptura e continuidades estruturais em sua mega escala. Ao olharmos para a realidade da megacidade do Sul Global nos deparamos, portanto, com a manifestação singular das contradições da conformação do espaço capitalista global. Elas incluem, por um lado, a concentração de atividades especializadas de alto nível de conexão internacional. De outro, a reformulação e aumento das dinâmicas de pobreza e exclusão social nas cidades, com divisões espaciais cada vez mais marcantes entre estas duas realidades.

A organização e o sentido atribuídos ao espaço são entendidos comoproduto deliberado da transladação, da transformação e da experiência sociais, que na contemporaneidade encontra-se em relação direta à conformação de espaços propícios ao capital em sua nova fase de acumulação flexível, e adaptação de suas condições de existência em termos globais. É um processo, portanto, de apropriação e adaptação do espaço ao capital, aqui tratado como o fenômeno de produção capitalista do espaço, que se expressa também na face fragmentadora e polarizante da globalização.

A globalização possui, então, duas faces distintas, que se relacionam de maneira paradoxal. Uma face é a face da integração, da conexão em termos globais, das redes e dos fenômenos de expansão capitalista face aos novos moldes

de acumulação flexível. A outra face é a da exclusão, fragmentação e polarização tanto em termos espaciais quanto sociais. No cenário urbano estas duas faces se aproximam, expressando um mesmo processo de produção e reprodução de capital, e articulando suas dinâmicas contraditórias de maneira mais evidente.

Observando os fenômenos urbanos na dinâmica africana, sugerimos, portanto, a existência de uma conexão direta entre as dinâmicas de produção do espaço capitalista global, fixada e materializada de maneira marcante no âmbito das cidades, e as de um desenvolvimento geográfico desigual, que fragmenta social e espacialmente seus territórios. Por seu cenário de grande intensidade não só na articulação de processos globais, quanto de fenômenos de precariedade e desigualdade, são espaços tidos como parte de um processo dual e sistêmico, não isolado das dinâmicas urbanas do Norte Global. Entendendo as megacidades africanas e do Sul Global como parte de um processo amplo de globalização capitalista, essa dissertação faz parte de um esforço de inserção desta realidade no “mapa” dos estudos urbanos, assim como de compreensão da conformação do espaço abstrato e concreto, simultaneamente fragmentado e polarizado, fluido e transnacionalizado, das interações sociais do capitalismo global.

Em um debate controverso, as megacidades africanas são comumente analisadas em um patamar inferior àquele atribuído a cidades como Mumbai e Cidade do México, por exemplo, ainda que todas tenham características gerais de cidades do Sul apresentadas nos capítulos anteriores. Diferentes também entre si, Cairo, Johannesburgo e Lagos apresentam os desafios do continente, mas possuem perfis, históricos e realidades distintas em termos de inserção e relação com o fenômeno da globalização.

Ainda que seu enquadramento no patamar de “cidade global” do Sul gere opiniões divergentes, é indiscutível que Johannesburgo é a megacidade africana que mais se aproxima das realidades de conexão e integração global de cidades como São Paulo e Mumbai, o que ainda é um futuro incerto para Cairo e Lagos. Johannesburgo figura hoje como o paradigma da megacidade Africana em termos globais, por seu posicionamento, visibilidade e proeminência no cenário político e econômico do continente africano. Ao mesmo tempo, sua dinâmica de desigualdade, fragmentação sócio espacial e informalidade exemplificam a

continuidade dos fenômenos segregadores nas megacidades africanas, heranças das políticas coloniais às quais estiveram sujeitas.

Passando ao contexto urbano do Cairo, vemos uma megacidade de história milenar, cuja configuração é fortemente afetada tanto pelo contexto islâmico e pelos diferentes conquistadores e povos que ali se estabeleceram, quanto por um forte tradicionalismo que ainda se mantém presente nas estruturas sociais. Seu tecido urbano reflete diferentes fases de seu desenvolvimento e da expansão capitalista contemporânea materializada no espaço da cidade, abrangendo simultaneamente o estilo colonial britânico e o modernista da década de 1960, seu patrimônio histórico universal e grandes subúrbios de habitação informal. As movimentações da Primavera Árabe em seu território, ao mesmo tempo em que adiam seus planos de reestruturação em direção a ambições de cidade global, reafirmam a centralidade política da cidade na representação e rearticulação da região do oriente médio, fortalecendo seu papel de relevância perante o sistema internacional.

Lagos, por sua vez, configura-se como uma megacidade recente em termos populacionais, mas cuja relevância regional vem sendo construída desde seu período colonial. Tem um espaço urbano fortemente moldado por heranças dos esquemas segregadores coloniais e projetos de modernidade africana, estimulados pela descoberta do petróleo no país. É marcada, ainda, por um cosmopolitismo que vem desde o início de seu desenvolvimento, e se intensifica com as grandes ondas migratórias das décadas de 1960 e 1970. A cidade situa-se no contexto da megacidade africana como um cenário extremo e de grandes intensidades. A explosão de sua população nos últimos anos, e o ainda crescente ritmo de crescimento que a cidade apresenta, configuram desafios de maior impacto e complexidade que nos outros conglomerados urbanos no continente.

Em Lagos, os fluxos e forças que atravessam e transformam a cidade em sua conexão global são cada vez mais evidentes. Seu espaço urbano vem sendo mobilizado ativamente por um movimento de reestruturação urbana de forte presença na agenda governamental local. Os projetos em desenvolvimento na cidade de Lagos podem ser entendidos sob as lentes da teoria espacial crítica

como dinâmicas que remetem, em sua estruturação e discurso, ao aumento da competitividade e inserção da cidade em um circuito urbano mundial.

Assim como a ruptura modernista das décadas anteriores significou a formação de um dualismo entre o tradicional e o moderno em Lagos, às custas da remoção de áreas de favelas e estabelecimento de novas comunidades sob o molde europeu, as mudanças recentes também impactam a organização espacial de Lagos e a vida de seus moradores. A revitalização urbana, os novos investimentos e a formação de uma cidade de moldes globais são apontados como os principais motivadores da remoção forçada de áreas de favelas, da forte desigualdade e segregação sócio espacial em Lagos.

A retórica dos governantes ainda reproduz, em certa medida, a oposição entre tradição e modernidade herdada do período colonial. As áreas revitalizadas, de comércio ou moradia informal, vêm sendo removidas ou reestruturadas com base em um discurso governamental que as apresenta como sinônimos do caos, e de um modelo de cidade não condizente com o novo plano de megacidade de Lagos. Este discurso legitima a truculência da ação de forças do governo, e alimenta a resistência dos moradores e comerciantes afetados.

A remoção das famílias se dá nos mesmos moldes das ocorridas tanto no governo colonial quanto durante a ditadura militar. Como uma releitura das áreas exclusivas aos habitantes europeus na colônia de Lagos, seus espaços se abrem para empreendimentos de elite, formando novas espécies de barreiras à população. As barreiras físicas são rearticuladas sob a forma de novos enclaves, isolados das dinâmicas de vida cotidiana da cidade. São substituídas, por outro lado, pela incapacidade de acompanhar a valorização imobiliária e de custo de vida das áreas revitalizadas ou (re)construídas, empurrando grandes parcelas da população para as periferias e franjas urbanas.

Conforme explica Lefebvre, esta fragmentação e hierarquização dos espaços urbanos corresponde à própria hierarquia de classes, estabelecendo-se de acordo com sua capacidade de resposta às agendas globais. Ela se reflete em grandes dinâmicas de gentrificação, que servem tanto como instrumentos de intervenção espacial e reestruturação espacial, quando da substituição de

populações pobres por aquelas de melhores condições em novos espaços de valorização, quanto de sustentação subjetiva e política dos processos de ajuste do empreendedorismo urbano, fomentado por políticas artificiais de estímulo ao consumo e às novas classes médias.

Aliada aos problemas daquelas populações sujeitas a remoções ou afetadas diretamente pelos projetos urbanos, a exclusão se expressa, ainda, naquelas populações localizadas no que Yftachel (2009) chama de "espaços cinza". Estes espaços, localizados nas margens das regiões urbanas atuais, encontram-se parcialmente excluídos do alcance das autoridades ou de seus planos de ação. Assim, o processo urbano atual reflete a localização das tendências de apropriação dos territórios pelos processos de expansão do regime capitalista global. Em analogia à descrição do movimento de globalização capitalista apontado por Ferguson (2006), que afirma que o capital global não se estende ao longo de territórios, mas se fixa em determinados pontos específicos. Deixando enormes vazios entre eles, estas noções dão as dimensões das diversas faces excludentes do fenômeno da globalização, refletidas não só entre as cidades, mas também dentro delas.

Frente às outras megacidades africanas e do Sul global, Lagos aparece como cenário promissor, porém ainda aquém daquele observado em cidades como Mumbai, São Paulo e mesmo Johannesburgo. Enquanto estas se aproximam mais do que Sassen chamaria de "cidade global", Lagos ainda luta contra a insuficiência de infraestrutura urbana e um cenário de extrema desigualdade. Os esforços pela inserção global ainda se chocam e contradizem com espaços de fragmentação e segregação espacial na megacidade. As oportunidades enfrentam, ainda, uma representação urbana envolta em percepções negativas e de insegurança, a respeito não só de suas infraestruturas, mas de sua realidade de Lagos como um todo.

O *Lagos Megacity Project*, iniciativa desenvolvida pelo atual governo da cidade, envolve a articulação de projetos de investimento rentáveis e abrangentes, e a busca por uma visão de alavancar Lagos como um hub econômico global. Desenvolvido como uma marca, expressa o caráter de mercantilização do espaço urbano, e seu empresariamento em termos globais. O mais emblemático

dos projetos vinculados ao Lagos Megacity Project, oEkoAtlantic é aclamado e promovido internacionalmente como uma cidade do futuro, espaço de conexão global e favorável aos moldes globalizados de interesse financeiro e de modernidade.

A alusão à Lagos de origem iorubá presente em seu nome, Eko, é talvez sua maior relação com o território no qual se encontra. A nova cidade ali construída quebra com as reminiscências do estilo de vida comunitário africano, e em um movimento equivalente ao modernismo que tomou conta dos investimentos urbanos nas décadas de 1970 e 1980, demonstra o desejo de Lagos de se projetar internacionalmente não mais apenas como uma moderna cidade africana, mas como uma cidade conectada e integrada globalmente, com capacidade de tornar-se uma megacidade de nível global.

A execução e sucesso deste e outros projetos reafirmam e posicionam a cidade Lagos como um centro de conexão regional. Seus projetos de transporte, de revitalização, remoção ou reconstrução de áreas de comércio informal, assim como as iniciativas de construção de infraestrutura com base em um discurso diretamente voltado aos interesses do capital, respondem às principais tendências de modernização e inserção em um modelo de cidade funcional e adaptada aos desafios urbanos contemporâneos. Alimentando sua imagem positiva e expondo ao mundo a capacidade de articulação de processos e fluxos globais, os projetos em si são ainda oportunidades de atração de investidores internacionais, e de promoção da região de seu entorno.

Ao final de sua execução, a EkoAtlantic será o exemplo emblemático da congregação de dinâmicas de oportunidade e segregação espacial no território urbano de Lagos. Apesar de fazer parte de seu conjunto de projetos de reestruturação urbana, com papel essencial no alcance de seu ideal de megacidade global, o EkoAtlantic estará parcialmente descolado da realidade da cidade, como se estivesse alheio à sua própria identidade africana. Seus edifícios de elite, sua infraestrutura e serviços ininterruptos de água, energia e conexão de fibra ótica, colocam seu espaço a poucos segundos do restante do globo, mas a quilômetros de distância da realidade da maior parte da população da cidade.

Seu surgimento e construção a partir de um espaço novo, que emerge das águas do Atlântico, expressam o extremo da concepção do espaço como substituto da fábrica na produção de mais valia em um sistema capitalista global. É um espaço elitizado e fragmentador, quase uma releitura das zonas de segregação coloniais, pois se apresenta como um espaço global alheio à realidade, à vida e à cultura características da Lagos africana.

Assim, Lagos responde aos novos dinamismos da globalização por meio de projetos que se constituem simultaneamente como dinâmicas de oportunidade e exclusão. Sem se conformar como os extremos de gênese ou apocalipse urbanos à ela associados por algumas perspectivas de análise, as dinâmicas em curso em seu território são o retrato da dialética sócio espacial capitalista. Seus espaços se tornam, portanto, instrumentos políticos de grande importância. Se configuram, como produtores e produtos de relações sociais capitalistas, dotados de uma ideologia e de esferas de poder voltados à sua conformação como espaços mais propícios às dinâmicas de produção e reprodução do capital, agora em sua fase global.

7.

Referências Bibliográficas

ABANI, C. Lagos: A Pilgrimage in Notations. In: EDJABE, N;PIETERSE, E. (Eds)**African Cities Reader I – Pan African Practices**. African Centre for Cities: Cape Town, 2010.

ADEGBOYE, K. Vanguard Nigeria. **Lagos-Badagry expressway expansion: Govt parleys with stakeholders**, 31 Janeiro 2012. Disponível em: <<http://www.vanguardngr.com/2012/01/lagos-badagry-expressway-expansion-govt-parleys-with-stakeholders/>>. Acesso em: 14 Maio 2013.

AKONI, O. Lagos-Badagry Expressway: Unending reconstruction, unending agony. **The Vanguard**, 23 Abril 2013. Disponível em: <<http://www.vanguardngr.com/2013/04/lagos-badagry-expressway-unending-reconstruction-unending-agony/>>. Acesso em: 13 Maio 2013.

AMIN, A. (Ed) **Post-Fordism: A Reader**. Oxfordshire: Blackwell Publishers, 2003.

AYEYEMI, D. CCECC sets for construction of second phase of Lagos Badagry-Expressway. **National Mirror Online**, 31 Janeiro 2012.

BOCAYUVA, P. C. C.; VELOSO DOS SANTOS, S. Cidades BRICS. **Carta Internacional**, Julho-Dezembro 2011. 55-75.

BRENNER, N. O que é Teoria Crítica Urbana. **E-metropolis**, Dezembro 2010. 20-27.

BRENNER, N.; THEODORE, N. Cities and the Geographic of "Actually Existing Neoliberalism". **Antipode**, 2002. 349-379.

BUGLIARELLO, G. Megacities and the Developing World. **The Bridge**, The Bridge, Winter 1999. 19-26.

CARVALHO, M. Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito. **São Paulo em Perspectiva**, 2000. 70-82.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

CCCB. Centre de Culture Contemporània de Barcelona. **Africas: The Artist and the City**, 2001. Disponível em: <http://www.cccb.org/en/publicacio-africas_the_artist_and_the_city-37582> Acesso em 16 Abril 2013.

CHINEDU, B. Demolition Of Oshodi Market: Perspective For The Poor. **All Africa**, 29 Janeiro 2009. Disponível em: <<http://allafrica.com/stories/200901210278.html>> Acesso em 13 Março 2013.

CLAYTON, J. City of tomorrow that could change Africa; Eko Atlantic, rising from Lagos Lagoon, is seen as the Manhattan of Nigeria. **The Times**, 02 Maio 2011. Disponível em: <<http://www.thetimes.co.uk/tto/business/industries/construction-property/article3004644.ece>>. Acesso em: 04 Maio 2013.

CONNORS, W. Reclaiming Lagos. **Times**, 08 Fevereiro 2008. Disponível em: <http://www.time.com/time/specials/2007/article/0,28804,1709961_1711305_1837271,00.html>. Acesso em: 05 Maio 2013.

CUNNINGHAM, D. The concept of metropolis: philosophy and urban form. **Radical Philosophy**, Setembro/Outubro 2005. 13-25.

DAVIS, M. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.

DAWSON, A.; EDWARDS, H. Global Cities of the South. **Social Text**, 2004. 1-7.

DEWAR, D. The Relevance of the Compact City Approach: The Management of Urban Growth in South African Cities. In: JENKS, M; BURGESS, R. (Eds). **Compact Cities**. Nova York: Taylor & Francis e-Library, 2004.

DORWARD, D. C. Government Publications Relating to Nigeria - 1862 - 1960. [S.l.]: Microform Academic Publishers, s.d.

DUTHIERS, V.; KERMELIOTIS, T. CNN. **Monopoly moves to Africa with Lagos edition**, 20 Dezembro 2012. Disponível em: <<http://edition.cnn.com/2012/12/14/world/africa/lagos-monopoly>>. Acesso em: 15 Janeiro 2013.

EKO ATLANTIC. **Site do projeto Eko Atlantic**, s.d. Disponível em: <<http://www.ekoatlantic.com/>> Acesso em 12 Fevereiro 2013.

FARÍAS, I.; STEMMLER, S. Deconstructing 'Metropolis': Critical Reflections on a European Concept. **CMS Working Paper Series**, 2006.

FASHOLA, B. Lagos: Confronting Change in a Global Megacity. **LSE Cities public lecture**. 19 Novembro 2010. Disponível em: <<http://www.lse.ac.uk/publicEvents/events/2010/20101119t1830vHKT.aspx>>. Acesso em: 07 Março 2013.

FERGUSON, J. **Global Shadows: African in the Neoliberal World Order**. Durham e Londres: Duke University Press, 2006.

FERREIRA, A. A Produção do Espaço: entre dominação e apropriação, um olhar sobre os movimentos sociais. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Agosto 2007.

FOULCAULT, M. Questions on Geography. In: GORDON, C. **Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings, 1972-1977**. Nova York: Pantheon, 1980. p. 63-77.

FOURCHARD, L. Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés. **Flux**, 2006. 62-72.

FOURCHARD, L. Lagos. In: BEKKER, S.; THERBORN, G. **Power and Powerlessness: Capital Cities in Africa**. Cape Town: HSRC Press, 2012.

GANDY, M. Learning From Lagos. **New Left Review**, Maio-Junho 2005.

GANDY, M. Planning, Anti-planning and the Infrastructure Crisis Facing Metropolitan Lagos. **Urban Studies**, v. 43, Fevereiro 2006. 371–396.

GILL, S. The Constitution of Global Capitalism. **The Global Site**, 2000. Disponível em: <<http://www.theglobalsite.ac.uk/>>. Acesso em: 14 Maio 2013.

GODOY, P. A Produção do Espaço: uma reaproximação conceitual da perspectiva lefebvriana. **Geousp: Espaço e Tempo**, 2008. 125-132.

GOLDSTEIN, H. How Not to Make a Megacity. **IEEE Spectrum**, 1 Junho 2007. Disponível em: <<http://spectrum.ieee.org/energy/environment/how-not-to-make-a-megacity>> Acesso em: 14 Fevereiro 2013.

GOPP & UN-HABITAT. Cairo Vision 2050: The Strategic Urban Development Plan of Greater Cairo Region. **UN-Habitat Website**, 2008. Disponível em: <http://www.unhabitat.org/downloads/docs/8635_42944_AymanEl-hefnawi.pdf>. Acesso em: 8 Abril 2013.

GREEN, M. Can This Man Tame The Megacity? **The Financial Times**, 08 Agosto 2009. Disponível em: <<http://go.galegroup.com/ps/i.do?action=interpret&id=GALE%7CA205332169&v=2.1&u=capes&it=r&p=AONE&sw=w&authCount=1>>. Acesso em: 13 Março 2013.

HALL, P. **The World Cities**. New York: Saint Martin's Press, 1984.

HAMILTON, W. M. **Dissertação de Mestrado - Global Cities of the South: Mexico City and Johannesburg in an Era of Globalization**. University of Stellenbosch: Cape Town, 2006.

- HARVEY, D. **Geografias Pós-Modernas**. São Paulo: Loyola, 1998.
- HARVEY, D. **Spaces of Hope**. Los Angeles: University of California Press, 2000.
- HARVEY, D. **The Limits to Capital**. New York: Verso, 2006.
- HARVEY, D. **O Enigma do Capital e as Crises do Capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- HISTORY CHANNEL. **This Day in History: Civil War in Nigeria**. (s.d.). Disponível em: <<http://www.history.com/this-day-in-history/civil-war-in-nigeria>>. Acesso em 24 Março 2013.
- HOWDEN, D. Lagos: Inside the Ultimate Mega-City. **The Independent**, 15 Abril 2010. Disponível em: <<http://www.independent.co.uk/news/world/africa/lagos-inside-the-ultimate-megacity-1945246.html>>. Acesso em 25 Novembro 2012.
- HURIOT, J.-M.; BOURDEAU-LEPAGE, L. Megacities Vs Global Cities: Development and Institutions. **European Regional Science Association Conference Papers**, Agosto 2006. Disponível em: <<http://ideas.repec.org/p/wiw/wiwrsa/ersa06p894.html>>. Acesso em: 13 Fevereiro 2013.
- ILESANMI, A. O. Urban sustainability in the context of Lagos mega-city. **Journal of Geography and Regional Planning**, Outubro 2010. 240-252.
- IMMERWAHR, D. The Politics of Architecture and Urbanism in Postcolonial Lagos, 1960–1986. **Journal of African Cultural Studies**, Dezembro 2007.
- KAPLAN, R. D. **The Coming Anarchy: Shattering the Dreams of the Post Cold War**. New York: Random House, 2000.
- KOOLHAAS, R. **Lagos Wide & Close: an interactive journey into an exploding city**, 2006. Disponível em: <http://138.232.99.40/ATVO06s_BL_pdfs/Lagos%20150dpi.pdf>. Acesso em 24 Fevereiro 2013.
- KOOLHAAS, R. et al. **Mutations**. Michigan: Actar, 2001.
- LAGOS STATE GOVERNMENT. Makoko: Fashola explains reasons behind current government intervention. **Lagos State Government Website**, 24 Julho 2012. Disponível em: <<http://www.lagosstate.gov.ng/news2.php?k=1978>>. Acesso em 20 Março 2013.
- LAGOS STATE GOVERNMENT. 20 LGs / 37 LCDAs. **Lagos State Government Website**, s.d. (a). Disponível em: <<http://www.lagosstate.gov.ng/pagemenus.php?p=60&k=32>>. Acesso em 10 Janeiro 2013.

LAGOS STATE GOVERNMENT. Lagos State Government Website, s.d. (b).
Disponível em: <<http://www.lagosstate.gov.ng/>>.

LEFEBVRE, H. **The Production of Space**. Cambridge: Blackwell, 1992.

LEFEBVRE, H. **State, Space, World: Selected Essays**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009.

LENCIONI, S. Observações sobre o Conceito de Cidade e Urbano. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, 2008. 109-123.

LMGDP. Makoko Community. **Lagos Metropolitan Development and Governance Project**, s.d. Disponível em: <<http://www.lmdgp.org.ng/communities.php?lmdgp=makoko>> Acesso em: 21 Maio 2013.

MAENNING, W.; ZIMBALIST, A. **International Handbook On The Economics Of Mega Sporting Events**. Northhampton: Edward Elgar Pub, 2011.

MANN, K. **Slavery and the Birth of an African City: Lagos 1760 - 1900**. Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press, 2007.

MAPSOF. **Nigeria Map**. Disponível em: <http://mapsof.net/nigeria>. Acesso em 24 Abril 2013.

MARCUSE, P.; KEMPEN, R. V. (. **Globalizing Cities: A New Spatial Order?** Lexington: Blackwell Publishing, 2010.

MBAMALU, M. Jonathan, Clinton, Fashola, others laud Eko Atlantic City project. **The Guardian Nigeria**, 21 Fevereiro 2013. Disponível em: <http://www.ngrguardiannews.com/index.php?option=com_content&id=114195:jonathan-clinton-fashola-others-laud-eko-atlantic-city-project&Itemid=559> Acesso em 07 Janeiro 2013.

MCGRATH, B.; SHANE, G. Introduction: Metropolis, megalopolis and metacity. In: CRYSLER, C.; CAIRNS, S.; HEYNEN, H. **The SAGE handbook of architectural theory**. Londres: SAGE Publications Ltd, 2012. p. 641-657.

MICHELICH, Kathy. Gentrification: Concept Commonalities and Conflicts in Urban Studies and Implications for Immerging Rural Studies. **Annual meeting of the Rural Sociological Society**. Agosto 2006.

MURRAY, M. J.; MYERS, G. A. Situating Contemporary Cities in Africa. In: MURRAY, M. J.; MYERS, G. A. **Cities in Contemporary Africa**. 1a. ed. [S.l.]: Palgrave Macmillan, 2006. Cap. 1.

MYERS, G.; OWUSU, F. Cities of Sub-Saharan Africa. In: BRUNN, S.; HAYSMITCHELL, M.; ZEIGLER, D. J. **Cities of the World: World Regional Urban Development**. New York: Rowman & Littlefield Publishers, 2008.

NOSSITER, A. In Nigeria's Largest City, Homeless Are Paying the Price of Progress. **The New York Times**, 01 Março 2013. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2013/03/02/world/africa/homeless-pay-the-price-of-progress-in-lagos-nigeria.html?pagewanted=all&r=0>>. Acesso em: 22 Abril 2013.

OFFICE OF THE GOVERNOR. **Ehingbeti Summit Ends, Dev. Partners Stress Need To Envision A Safe, Secure And Functional City**, Lagos, 25 Abril 2008. Disponível em: <<http://www.tundefashola.com/news/pressreleases.html>>. Acesso em 09 Janeiro 2013.

OFFICE OF THE GOVERNOR. **10-Lane Lagos-Badagry Expressway, Ferry Services Now Top Priority** - Fashola, Lagos, 17 Abril 2009a. Disponível em: <<http://www.tundefashola.com/archives/news/2009/04/17/20090417N01.html>>. Acesso em 10 Janeiro 2013.

OFFICE OF THE GOVERNOR. **Transformation Of Oshodi Will Be Comprehensive**, LASG Relocation of traders, work on pedestrian bridges, Street lights begin, 24 Janeiro 2009b. Disponível em: <<http://www.tundefashola.com/archives/news/2009/01/24/20090124N01.html>>. Acesso em: 12 Janeiro 2013.

OFFICE OF THE GOVERNOR. **Eko Atlantic City Gets Global Reconignion, Wins CGI Award**, 24 Setembro 2009c. Disponível em : <www.tundefashola.com/archives/news/2009/09/24/20090924N01.html>. Acesso em: 12 Janeiro 2013.

OFFICE OF THE GOVERNOR. **Lagos Presents Tremendous Investment Opportunities** – Fashola, Lagos, 23 Abril 2012. Disponível em: <<http://www.tundefashola.com/news/pressreleases.html>>. Acesso em: 12 Janeiro 2013.

OFFICE OF THE GOVERNOR. **About Tunde**, s.d. Disponível em: <<http://www.tundefashola.com/about/tunde/index.html>>. Acesso em: 10 Dezembro 2012.

OKENWA, S. Nigeria: Lagos-Badagry Lot 2 - CCECC Takes Over as Berger Quits Site. **All Africa**. 6 Fevereiro 2012. Disponível em: <http://allafrica.com/stories/201202100530.html>. Acesso em: 16 Abril 2013.

OLUKOJU, A. **Infrastructure Development and Urban Facilities in Lagos, 1861-2000**. [S.l.]: Open Edition Books, 2003.

PACKER, G. The Megacity. **The New Yorker**, 13 Novembro 2006. Disponível em: <http://www.newyorker.com/archive/2006/11/13/061113fa_fact_packer>. Acesso em 17 Dezembro 2012.

RAKODI, C.; NKURUNZIZA, E. **Globalization and urban centres in Africa**. Nairobi: UN-Habitat, 2007.

RAO, V. Slum as Theory: Mega-Cities and Urban Models. In: CRYSLER, C.; CAIRNS, S.; HEYNEN, H. **The SAGE handbook of architectural theory**. Londres: SAGE Publications Ltd., 2012. p. 672-686.

RICE, X. Lessons From Lagos. **The Financial Times**, 29 Junho 2012.

ROBINSON, J. Global and World Cities: A View from off the Map. **International Journal of Urban and Regional Research**, Setembro 2002. 531-54.

ROBINSON, J. Cities in a World of Cities: The Comparative Gesture. **International Journal of Urban and Regional Research**, Janeiro 2011. 1-23.

ROBINSON, W. **A Theory of Global Capitalism: Production, Class and State in a Transnational World**. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2004.

ROLNIK, R. **Alleged eviction and demolition of the Makoko Community, in Lagos, Nigeria**. Office Of The United Nations High Commissioner For Human Rights[S.l.]. 2012. Disponível em: <[https://spdb.ohchr.org/hrdb/22nd/public_-_UA_Nig%20ria_03.08.12_\(3.2012\).pdf](https://spdb.ohchr.org/hrdb/22nd/public_-_UA_Nig%20ria_03.08.12_(3.2012).pdf)>. Acesso em: 25 Maio 2013.

SÁNCHEZ, F. et al. Produção de Sentido e Produção de Espaço: convergências discursivas nos grandes projetos urbanos. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, Julho-Dezembro 2004. 34-56.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Os processos da Globalização**. Disponível em<<http://www.eurozine.com/articles/2002-08-22-santos-pt.html>>. Eurozine, 2008.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SASSEN, S. **The Global City: New York, London, Toquio**. Princeton: Princeton University Press, 1991.

SASSEN, S. The Global City: Strategic Site/New Frontier. **American Studies**, Summer/Fall 2000 b. 79-95.

SASSEN, S. **Cities In a World Economy**. London: Pine Forge Press, 2000.

SASSEN, S. Global Cities and Diasporic Networks: Microsites in Global Civil Society. **Global Civil Society 2002**, 19 Junho 2002. 217-238.

SASSEN, S. **Sociologia da Globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.

SHATKIN, G. 'Fourth World' Cities in the Global Economy: The Case of Phnom Penh, Cambodia. **International Journal of Urban and Regional Research**, 1998. 378-393.

SHAUGHNESSY, E. African urban discourse: invisible and reflexive practice in African cities. **Postamble**, 06 Outubro 2008.

SCHOLTE, Jan A. **What Is Globalization?** The Definitional Issue – Again. CSGR Working Paper No. 109/02. Dezembro, 2002.

SIMONE, A. **For the City Yet to Come:** Changing African Life in Four Cities. Durham: Duke University Press, 2004.

SIMS, D. The Case of Cairo, Egypt. In: UN-HABITAT **Global Report on Human Settlements 2003:** The Challenge of Slums. London: Earthscan, 2003. p. 195-228.

SOJA, E. **Geografias Pós-Modernas:** A Reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUTH LONDON GALLERY. South London Gallery Website. **Depth of Field:** Images of Lagos & London, 2005. Disponível em: <<http://www.southlondongallery.org/page/depth-of-field-images-of-lagos-london>> Acesso em 12/04/2013.

TATE BRITAIN. Tate Britain Website. **Century City:** Lagos 1955–1970, 2001. Disponível em: <<http://www.tate.org.uk/whats-on/tate-modern/exhibition/century-city/century-city-lagos-1955-1970>> Acesso em 12/04/2013.

UN DESA. **World Urban Prospects:** The 2011 Revision. ONU. Nova York, p. 33. 2011.

UN-HABITAT. **The State of African Cities 2010: Governance, Inequality and Urban Land Markets.** ONU. Nairobi. 2010.

UN-HABITAT. **Cities & Citizens Series:** Cairo, a city in transition. Nairobi: UNON, 2011.

UN-HABITAT. **State of the World's Cities 2010/2011:** Bridging the Urban Divide. ONU. London; Sterling, VA, p. 220. 2011.

UN-HABITAT. **State of the World's Cities 2012/2013:** Prosperous Cities. ONU. London; Sterling, VA. 2012.

UROKO, C. Business Day Online. **No collaboration with FG on Lagos-Badagry Expressway, says works commissioner**, 01 Janeiro 2013. Disponível em: <<http://businessdayonline.com/NG/index.php/homes-a-property/49687-no>>

collaboration-with-fg-on-lagos-badagry-expressway-says-works-commissioner->. Acesso em: 24 Abril 2013.

VAN DER PLOEG, F.; POELHEKKE, S. Globalization the Rise of Megacities in Developing World. **Cambridge Journal of Regions**, 2008.

VELOSO DOS SANTOS, S. **Tese de Mestrado: A Integração Amazônica ao Capitalismo Global: do regionalismo fechado ao aberto.**PUC-Rio. Rio de Janeiro. 2012.

YFTACHEL, O. Critical theory and 'gray space'.**City**, vol. 13. Junho-Setembro, 2009.

WALKER, R. **International Relations Theory Today**. Polity Press,1995.

WYMAN, R. Yale University Website. **Open Yale Courses**, 2009. Disponível em: <<http://oyc.yale.edu/molecular-cellular-and-developmental-biology/mcdb-150>> Acesso em: 14 Abril 2013.