SÃO PAULO, METRÓPOLE CORPORATIVA*

Milton Santos**

1. Gênese da metrópole corporativa; 2. Crise fiscal ou seletividade do gasto público? 3: Imobilidade relativa e fragmentação da metrópole.

Intervenção estatal brasileira sobre o desenvolvimento urbano, após 1964. Contribuição do BNH para a conformação da metrópole corporativa. Crise fiscal da cidade de São Paulo decorrente do problema da seletividade do gasto público. Imobilidade da maioria das populações de baixa renda de São Paulo, provocada pela não-existência de um sistema de transporte coletivo, causando a fragmentação da cidade. Elevação dos preços de transporte para a periferia reforça a tendência para uma extensão territorial maior do organismo urbano.

O modelo radial, levando as cidades a se expandir seguindo os eixos da circulação regional e inter-regional, conduz, espontaneamente, à formação de espaços vazios nos países de economia liberal. Isto se dá com maior força ainda quando o poder público é incapaz de atribuir serviços essenciais à totalidade da população. Lugares aonde não chegam a água encanada, os esgotos, a eletricidade, o calçamento são, por definição, desvalorizados. Sua desvalorização é relativa, em comparação com aquelas outras áreas providas desses serviços básicos. Este é um dos fundamentos da especulação. De tal modo que o provimento de recursos sociais a áreas urbanas até então deles desprovidas acarreta uma valorização e uma conseqüente redistribuição da população, segundo os seus níveis de renda. A cidade é teatro de um sistema de pressões em que as classes altas e médias buscam ocupar os lugares já consolidados ou em vias de consolidação em matéria de serviços, e previamente ocupados pelos mais pobres, enquanto estes, sob a pressão do consumo, deixam-se seduzir pela perspectiva de uma melhoria financeira apenas momentânea e abandonam os lugares que ajudaram a valorizar, indo localizar-se mais adiante, em frações da cidade onde há menos amenidades. A chegada incessante de novos urbanos tem, também, um papel de pressão, graças à sua demanda suplementar de terras para residência.

1. *Gênese da metrópole corporativa*

No caso brasileiro, esse esquema geral ganha tonalidades ainda mais fortes, graças à forma genuinamente brasileira de ação do Estado sobre o desenvolvimento urbano, após 1964. É dessa data a fundação do Banco Nacional de Habitação (BNH), cujo objetivo declarado foi o de ajudar a resolver o problema da habitação

* O autor agradece o apoio recebido da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), do Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq) e da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) para as pesquisas que vem realizando sobre a geografia urbana brasileira.

** Professor na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. (Endereço: Rua Nazaré Paulista, 163, aptº 84 - Tel.: 262.6279 - 05448 - São Paulo. SP.)

que já era, então, explosivo. Esse banco, porém, se afirmou muito mais como o agente financeiro da transformação da cidade do capital competitivo na cidade do capital monopolista. O BNH vai ter um papel decisivo na conformação da *metrópole corporativa*. Devemos ter em mente que o crescimento urbano se dá ao mesmo tempo em que a industrialização se desenvolve e a modernização da cidade, por isso, se impõe.

Os habitantes urbanos, novos e antigos, reclamam por mais serviços, mas os negócios, as atividades econômicas também necessitam das chamadas economias de aglomeração, isto é, dos meios gerais de produção. O orçamento urbano não cresce com o mesmo ritmo com que surgem as novas necessidades. A ideologia de desenvolvimento, que tanto apreciamos nos anos 50 e, sobretudo, a ideologia do crescimento reinante desde fins dos anos 60 ajudam a criar o que podemos chamar de *metrópole corporativa*, muito mais preocupada com a eliminação das já mencionadas deseconomias urbanas do que com a produção de serviços sociais e com o bem-estar coletivo.

É desse modo que os contrastes observáveis não existem apenas entre distintos setores da cidade, mas também entre uma paisagem visível e uma paisagem invisível.

Com poucos recursos para construir canalizações de água e esgotos, uma grande parte do organismo urbano não tem esses serviços ou, se conta com eles, é segundo modelos extremamente elementares. A população pobre inventa tantas soluções quantas pode para obter água ou se desfazer dos dejetos. É irônico que os melhoramentos obtidos pelos pobres, com os seus próprios meios, isto é, com sua imaginação e suas mãos, terminem por criar as condições para que se exerçam novas formas de especulação. A trampa da especulação os persegue, convidando-os a vender suas casas melhoradas e deslocar-se para ainda mais longe.

Especulação, consumo – a metrópole corporativa mantém viva a tendência para a ampliação do tamanho urbano, e a cidade continua a crescer.

Assim, o poder público é chamado, nos últimos trinta anos, a exercer um papel extremamente ativo na produção da cidade. Seguindo o movimento geral do sistema capitalista que consagra concentrações e centralizações, a cidade do capital concorrencial cede lugar à cidade do capital monopolista ou oligopolista. Temos, agora, no caso das cidades maiores de um país, verdadeiras metrópoles corporativas. Num primeiro momento, boa parte (variável, segundo os lugares) da formação do capital geral devia-se aos próprios atores principais do jogo econômico, que arcavam com uma parcela de responsabilidade na implantação das economias de aglomeração indispensáveis ao funcionamento da máquina econômica e do organismo social. Numa fase de transição, o poder público é levado a assumir cada vez mais esses encargos, mas as obras públicas também beneficiam uma parcela considerável da população e um número importante de empresas. Na cidade corporativa, o essencial do esforço de equipamento é primordialmente feito para o serviço das empresas hegemônicas; o que porventura interessa às demais empresas e ao grosso da população é praticamente o residual na elaboração dos orçamentos públicos. Isso obedece à mais estrita racionalidade capitalista, em nome do aumento do produto nacional, da capacidade de exportação, etc.

Esse é o processo pelo qual criam-se novas economias de aglomeração e novas acessibilidades, ambas mais condizentes com o progresso tecnológico, e postas à disposição de um número reduzido de empresas e pessoas. Essa criação pública, oficial, da desigualdade, reflete-se no território urbano por disparidades ainda

mais acentuadas de valor, cuja reação à demanda é o recrudescimento, cada vez mais acentuado, da especulação.

O papel do Banco Nacional de Habitação mostra-se eficaz, sob dois principais pontos de vista, no que se refere à formação territorial da cidade corporativa. Em primeiro lugar, o BNH presta-se ao serviço da unificação de capitais necessários aos grandes investimentos em infra-estrutura que as grandes firmas nacionais e multinacionais iriam exigir para facilitar sua ação e o seu lucro. Sem esse instrumento de unificação, seria certamente impossível dotar as cidades brasileiras, sobretudo as maiores, de equipamentos modernos e capazes de permitir a operação de firmas modernas. Utilizando uma parcela do salário, compulsoriamente subtraída todos os meses de todos os trabalhadores, foi criado um verdadeiro fundo de modernização urbana, graças ao qual se instalaram distritos industriais e se reduziram as distâncias, entre cidades e dentro destas, com a construção de vias expressas comparáveis às melhores dos países ricos e cujo uso deveria ser do interesse primordial das grandes firmas. Assim foram suprimidas deseconomias externas que ameaçavam a saúde das empresas já existentes e desencorajavam a instalação de novas. Isso também iria facilitar a desconcentração industrial, já que grandes fábricas podiam instalar-se ao longo das novas autopistas porque as distâncias entre produções complementares eram, desse modo, consideravelmente reduzidas.

A enorme expansão dos limites territoriais da área metropolitana construída, a presença, na aglomeração, de uma numerosa população de pobres e a forma como o Estado utiliza os seus recursos para a animação das atividades econômicas hegemônicas, em lugar de responder às demandas sociais, conduzem à formação do fenômeno a que chamamos de *metrópole corporativa*, voltada essencialmente para a solução dos problemas das grandes firmas e considerando as demais como questões residuais.

2. *Crise fiscal ou seletividade do gasto público?*

Fala-se, freqüentemente, de *crise fiscal da cidade*, quando se quer significar que é tão grande a amplitude dos problemas gerados pela urbanização e pela metropolização que os recursos públicos são insuficientes para fazer face à problemática social. Nesse caso, a culpa das carências pode ser atribuída às vagas migratórias, aos seus baixos níveis de ocupação e de salário pelos quais seriam finalmente responsáveis em virtude do seu nível educacional, ou seja, por sua própria pobreza. Na verdade, se os recursos faltam para obras de caráter social, é porque são encaminhados para obras de caráter econômico.

Veja-se, por exemplo, os depoimentos seguintes. Para financiar o déficit de infra-estrutura registrado em 1978, o prefeito de então dizia que seriam necessários 48 orçamentos iguais ao daquele ano, caso o déficit pudesse ser congelado. A pavimentação das ruas sem calçamento, que perfazem 6.681 dos 12.855 km de rede de logradouros em 1978, custaria uma soma igual a duas vezes o orçamento municipal para aquele ano. Os 2.000 km de córregos a canalizar exigiriam um gasto de três vezes o orçamento. Lembre-se, também, por exemplo, que o município de São Paulo necessita, para sua iluminação pública, cerca de 450 mil luminárias, dispondo de apenas 200 mil. As novas luminárias consumiriam cerca de 10% do orçamento.[1] "Nos últimos 20 a 30 anos, a média do investimento urbano em São

[1] *O Estado de São Paulo*. 16 abr. 1987.

Paulo foi de 200 dólares anuais por habitante, cifra, porém, não atingida desde 1983. Aumentando esse investimento para 410 doláres anuais a partir de 1985 e se a cidade deixasse então de crescer, seriam necessários 20 anos para atender às carências básicas da população". Essas foram, aproximadamente, as palavras do então prefeito, entregando a proposta orçamentária para 1985 à Câmara Municipal.[2] Em outubro de 1985, durante o 1º Encontro de Prefeitos das Regiões Metropolitanas, o Secretário de Planejamento do Município de São Paulo declarou, com base em estudos técnicos de sua secretaria, que a cidade precisaria, até o ano 2000, isto é, em 15 anos, de um montante igual a 56 orçamentos municipais para cobrir as carências existentes. E acrescentou: isso representaria 4,4% do produto gerado ou da riqueza produzida em São Paulo.

Apenas para ganharmos uma idéia mais justa do custo que implica a recriação das chamadas economias urbanas, a fim de reviabilizar a cidade para o grande capital, devemos comparar alguns preços da renovação urbana de São Paulo e o da construção das estradas transamazônicas. Para construir 282 km de vias expressas dentro da metrópole paulistana foi necessário gastar 21 vezes mais que para construir 2.775 km de estradas em plenas selva amazônica. Os primeiros 14 km de linhas de metrô, na mesma aglomeração, custavam 10 vezes mais que aquele conjunto de rodovias transamazônicas. Isso quer dizer que a mesma soma foi gasta para fazer um quilômetro de metrô ou 2.000 km de estradas de rodagem em uma região inóspita.

Outros números são igualmente eloqüentes quando comparados ao que foi despendido para tornar as cidades mais fluidas ou para construir o esqueleto viário do país como um todo. Tomando ainda como comparação aqueles 2.775 km de vias amazônicas, compare-se no quadro 1 o custo das obras urbanas.

Quadro 1

Via Leste (São Paulo)	23 vezes mais
Via dos Imigrantes (São Paulo)	4,7 vezes mais
Aeroporto do Galeão (Rio)	5,5 vezes mais
Metrô de São Paulo (até 1972)	10 vezes mais
Metrô do Rio (até 1972)	6 vezes mais

O preço do quilômetro construído da Rodovia dos Trabalhadores, que serve o novo aeroporto de São Paulo e atravessa a zona leste da aglomeração, foi de 6,4 milhões de dólares.[3]

Os recursos públicos destinados a enfrentar a problemática urbana de São Paulo destinam-se, sobretudo, à rubrica transportes, seja para o alargamento de ruas, a implantação de calçamento ou a melhoria da pavimentação, o estabelecimento de vias expressas, a decretação de medidas de regulamentação de tráfego etc.

[2] *Folha de São Paulo*, 7. out. 1984.
[3] Carta de Alípio Beccari, assessor de imprensa da Secretaria dos Transportes de São Paulo à *Folha de São Paulo*, 8.9. 1984.

É certo que a capacidade de investimento do município de São Paulo baixa de 45,86% da receita efetiva, em 1974, para 15,49% em 1982. Enquanto a receita (em termos constantes) aumenta menos de 5% (entre 1974 e 1985), as amortizações aumentam de 400% e a capacidade própria de investimentos passa de 547.143 milhões (de 1984) para 82.738 milhões. Mas esses números somente ganham uma verdadeira significação quando se conhecem os itens para os quais se dirige o essencial do gasto público.

3. *Imobilidade relativa e fragmentação da metrópole*

Segundo assinala Josef Barat, "a fixação da população na periferia não tem sido acompanhada pela implantação ou ampliação de um sistema de transportes coletivos adequados, seja por escassez de recursos ou pela existência de obras consideradas mais prioritárias. Isto se traduz na perda de qualidade de vida destas populações, porquanto seu transporte para os locais de trabalho é oneroso e operado em condições precárias".[4]

De um modo geral, quanto mais longe é a moradia, tanto mais tempo é gasto em transporte, contabilizados o percurso dentro do veículo e o que é feito a pé para alcançá-lo. A tendência, aliás, é para o aumento do tempo gasto em viagem. Veja-se como A.V.A. Batista descreve a situação: "O distanciamento entre o trabalho e a residência tem aumentado a tal ponto que, nos últimos seis anos, elevou-se em 30% o tempo médio de deslocamento. Em 1974, havia na Região 13,9 milhões de deslocamentos diários, realizados em geral pelos 7.000 ônibus que carregam, nos momentos de *rush*, o dobro da lotação máxima prevista (...) os trens suburbanos (...) 900 mil passageiros, por dia (...) cerca de 700 passageiros por viagem, quando não poderia ultrapassar o número de 300 (...). (...) a perda de 3 a 4 horas diárias dentro dos transportes coletivos pressupõe um 'prolongamento' da jornada de trabalho (além dos muros da fábrica), pois reduz o tempo livre do trabalhador e aumenta o seu desgaste físico e mental."[5]

Os moradores da Zona Leste despendem uma média de 3 horas e 55 minutos diários quando viajam por trem e cerca de 4 horas quando utilizam conjuntamente o ônibus e o trem. As jornadas de trabalho mais elevadas podem tomar 12 horas e 10 minutos dos que circulam por trem e 13 horas e 50 minutos para quem usa o trem e o ônibus.

Quanto menor a renda, de um modo geral, maior é o tempo gasto para se fazer transportar do domicílio ao trabalho. Entre os que necessitam de apenas 20 minutos para o seu deslocamento estão 61% dos que circulam em automóvel, 56,6% dos que usam táxi e apenas 15,5% dos que tomam ônibus. Para os que se utilizam de trem e metrô, os percentuais são, respectivamente, de 1,2% e 6,6%. Ao contrário, os que precisam de mais de uma hora para se deslocar são 7,3% dos usuários de automóveis, 7,9% dos que circulam em táxi, 81,6% dos que tomam o trem, 49,5% dos que usam o metrô e 39,7% dos usuários de ônibus.

[4] Barat, J. *Os transportes e o planejamento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Documento apresentado no seminário O Crescimento Urbano do Grande Rio, PUC, Rio de Janeiro, 1979.
[5] Batista, Ana Valderez Amorim. Nordeste, capital São Paulo. *Contraponto* – Revista de Ciências Sociais do Centro de Estudos Noel Nutels, Rio de Janeiro, *2* (2): 127, nov. 1977.

A maior mobilidade é obtida pelos que andam em bicicleta ou motocicleta, em automóveis privados ou táxis: 42,1% das viagens em bicicleta e 35,9% daquelas em motocicleta se faziam em menos de 10 minutos, enquanto eram 30,7% as realizadas no mesmo tempo em automóveis e 16,8% em táxi; 35,7% das viagens em táxi tomavam 15 minutos. Quanto às viagens em ônibus, 39,1% levavam até 35 minutos, 33,1% das em metrô levavam 40 minutos e 30,5% das em trem consumiam até uma hora. Percentuais próximos a 40% das viagens representavam, assim, quantidades extremas de tempo, segundo o meio de transporte utilizado.

Tomando como referência um percentual próximo dos 90% das viagens, o tempo de viagem varia entre 40 e 120 minutos (tabela 1).

Tabela1

Modo principal de transporte	Tempo em minutos	Percentagem sobre o número de viagens
Trem	120	86,2
Metrô	90	89,9
Ônibus	75	80,9
Táxi	45	89,6
Automóvel	40	87,2
Motocicleta	35	86,8
Bicicleta	40	88,6

Quem mais ganha, mais viaja. Quem ganha pouco quase não se locomove. Uma tese recente (1986) de doutoramento, de autoria de Ana Fani Alessandri Carlos, que trata da industrialização do município de Cotia, na Região Metropolitana de São Paulo, permite distinguir, no total de empregos, aqueles diretamente ligados à produção, isto é, os operários, e aqueles não diretamente envolvidos no processo de fabricação, isto é, os terciários industriais. São os primeiros os menos móveis, vivendo mais próximos do lugar de trabalho. Entre aqueles cujos salários são, para muitos, superiores aos dos simples operários, o percentual dos que residem em São Paulo é considerável (tabela 2).

Tabela 2
Atividades industriais no município de Cotia

	Local de residência	
	Dos empregados ligados à produção (%)	Dos demais empregados (%)
Cotia	69,4	43
Osasco	5,6	2,3
São Paulo	12,8	52,2
São Roque	–	–
Outros	12,1	2,5
Números absolutos	1.231	398

Fonte: Alessandri Carlos, Ana Fani. Tese de doutoramento, 1986, p. 166.

O número de viagens é, na Região Metropolitana de São Paulo, reduzido de 8% entre 1981 e 1984. Entre 1984 e 1985, o incremento é de apenas 1%. O número de pessoas "expulsas" do tráfego pode ser avaliado comparando, de um ano a outro, o número total de passageiros nos transportes coletivos ou individuais, sendo que o índice ainda é mais eloqüente quanto aos transportes coletivos.

Em 1981, 47% das famílias de classe média (pesquisa da Ordem dos Economistas de São Paulo) se utilizavam dos seus próprios veículos para ir trabalhar; eram 42% em 1984. Em 1982, as pessoas atingidas por essa pesquisa iam, em média, 64 vezes ao ano ao cinema e 15 vezes ao teatro, números que baixam para 44 e 9 vezes, respectivamente, em 1984. Quanto às refeições fora de casa nos fins de semana, hábito enraizado nas classes médias paulistanas, a freqüência de 37 vezes, em 1982, cai para 29 vezes, em 1984. As visitas às manicures diminuem em 35% e mesmo 46% dos fumantes teriam mudado de marcas de cigarro, devido ao aumento dos preços, 30% das crianças dessa faixa econômica (renda entre 6 e 33 salários mínimos) que freqüentavam escolas particulares transferiram-se para escolas públicas, numa busca de acomodação aos novos orçamentos domésticos.[6]

Além do mais, o custo dos transportes se eleva mais depressa que os salários. Entre 1º de maio de 1979 e 1º de maio de 1981, o salário mínimo cresce 27,3%; o preço de uma passagem de ônibus, 400%. O *Jornal do Brasil* (18.10.81) aponta um estudo feito em São Paulo, segundo o qual a participação do custo do transporte nas despesas familiares era de 4% em 1972; de 5% em 1975 e de 12% em 1978. Entre janeiro de 1979 e setembro de 1981, o custo das passagens sobe 733%, enquanto os salários crescem apenas 590%. Em setembro de 1984 (*O Estado de São Paulo, 30.9.84)* o transporte consome 30% da renda dos usuários.

A tendência, a longo prazo, é de aumento relativo da parcela de gastos familiares com transporte.[7] Esta tendência torna-se, porém, exponencial a partir da segunda metade da década de 70, e frenética nos anos 80. Por um estudo oficial realizado em 1985 no Ministério dos Transportes, sabe-se que... "em São Paulo, em 1965, era possível adquirir com um salário mínimo 609 bilhetes de ônibus; em 1981 esse número passou para 437, e em março de 1985 para apenas 405".[8] Segundo o diretor do Dieese (organismo criado pelos sindicatos e encarregado de análises da conjuntura), economista Walter Barelli, as 600 passagens de ônibus que um operário ganhando um salário mínimo podia comprar, em 1965, reduzem-se para 536 em 1970, enquanto eram somente 333 em fins de maio de 1984.
A crise econômica repercute sobre o volume da circulação na cidade.[10]

	1979	1980	1981
Viagens realizadas	14.900.846	15.373.852	15.087.830
Passageiros transportados	1.264.038.229	1.293.528.776	1.266.231.386

O número de passageiros do sistema de transporte por ônibus intermunicipais da Região Metropolitana de São Paulo baixa a partir de 1981 até 1983, e conhece

[6] Entrevista do economista Miguel Colasuonno, presidente da Ordem dos Economistas de São Paulo. *Jornal da Tarde*, 20 nov. 1984; e *Diário do Comércio*, 20 nov. 1984.
[7] Emplasa, Empresa de Planejamento da Grande São Paulo. *Sumário de Dados da Grande São Paulo*, 1984, p. 133.
[8] *Folha de São Paulo*, 9. mar. 1985.
[9] *Folha de São Paulo*, 5. maio 1985.
[10] *Anuário estatístico do Estado de São Paulo*. São Paulo, Fundação Sistema Estadual de Análise dos Dados (Seade), 1981.

um novo incremento em 1984 e 1985, quando a economia recomeça a crescer. O número de quilômetros rodados aumenta em 1985 em relação a 1984, mas ainda está muito longe de recuperar os índices dos anos anteriores.[11]

Tomando-se o índice 100 para 1981, assim evoluem o número de viagens de ônibus intermunicipais e a correspondente quilometragem, dentro da Grande São Paulo:

	Número de viagens	Quilometragem
1981	100	100
1982	98,29	97,63
1983	98,08	95,27
1984	99,77	91,98
1985	105,50	92,96

Tais índices indicam uma queda do movimento de passageiros mais acentuada que a do número de viagens, queda acentuada até 1984, correspondendo à crise econômica, e recuperação a partir de 1984, quando uma ligeira retomada da economia se esboça.

O baixo poder aquisitivo da maioria das populações periféricas é, pois, responsável pela relativa imobilidade de uma grande parcela da população. Esta seria ainda maior se nesse cômputo fossem incluídos os que apenas se deslocam para o trabalho. Uma pesquisa origem-destino realizada em 1977 (a última que foi feita) para conhecer os hábitos de viagem e as características sócio-econômicas da população mostra que os menores índices de mobilidade se encontram seja na área da Sé, centro do município, onde a maioria das pessoas não toma condução para ir ao trabalho, seja em bairros distantes, como São Miguel Paulista, Itaquera e Perus, graças, nesses últimos casos, ao baixo poder aquisitivo dos moradores.

O problema da imobilidade das pessoas nas cidades tem sido estudado, embora sem muita freqüência, nos países ocidentais e em relação apenas às pessoas idosas. Robert F. Wiseman assim retrata a situação: "É aparente que as pessoas mais velhas se defrontam com problemas associados à sua mobilidade espacial crescentemente limitada dentro de uma sociedade crescentemente móvel. Eles são limitados em termos físicos (em relação com a saúde), econômicos (em relação com os custos) e sociais (poucos contatos)."[12] O autor se pergunta se tais condições afetarão "a distribuição dos idosos aos níveis do Estado, da região ou da área de vizinhança".

Em nosso caso, não são apenas os velhos que são as vítimas da imobilidade, e esta, causada pela pobreza e baixos salários, resulta, também, das condições do lugar de residência que, na cidade, cabe aos mais pobres. Como os pobres se tornam praticamente isolados ali onde vivem, podemos falar da existência de uma metrópole verdadeiramente fragmentada. Sem dúvida, muitas pessoas de outras áreas vão trabalhar em certos setores da aglomeração. Outras deixam o seu próprio setor e vão trabalhar em outras áreas, em ocupações freqüentemente pequenas, acidentais e temporárias. Muitos, todavia, são prisioneiros do espaço local, enquanto outros apenas se movem para trabalhar no centro da cidade, fazer compras ou utilizar os serviços, quando têm a possibilidade e os meios.

[11] *Revista de transportes públicos*, 7 (9): 112, set. 1985.
[12] Wiseman, Robert F. *Spatial aspects of aging*. Annals of the Association of American Geographers. Resource paper n. 78-4, Washington, 1978.

A imobilidade de tão grande número de pessoas leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração.

Pode-se, também, imaginar que, ligada como é ao desemprego, ao subemprego e à pobreza, a relativa imobilidade de grande parte da população periférica seria uma das causas do aumento inconsiderado da superfície urbana? Uma tese defendida em Paris em 1972 por Antonio Sarabia e Manolo Velasco[13] faz supor que a diminuição da jornada de trabalho, associada à melhoria dos transportes e à diminuição do seu tempo, conduziria ao aumento do tamanho da cidade, já que restaria mais tempo livre a ser utilizado no percurso entre a casa e o trabalho. O modelo econômico e o modelo territorial brasileiros criam o fenômeno da imobilidade relativa que atinge os mais pobres, de modo que, em muitas seções da cidade, os que não encontram, trabalho formal na própria área, ou não têm ocupações informais em outras, empreendem atividades informais as mais diversas perto de onde vivem ou ficam sem trabalhar, acabam por não precisar regularmente de transporte. Pode-se pensar que, desse modo, levam ao paroxismo a situação definida por Sarabia e Velasco, contribuindo para a extensão espacial da cidade. Fosse outra a sua situação salarial e o problema da residência teria uma outra solução, e a própria especulação imobiliária seria menos forte, conforme já discutimos.

A elevação dos preços de transporte para a periferia tem um impacto sobre a elevação dos preços de terrenos no centro, aumentando, ainda mais, os diferenciais de preços relativos não apenas entre o centro e a periferia, mas entre áreas mais próximas ou mais distantes do centro. Isso reforça a tendência para uma extensão territorial ainda maior do organismo urbano.

Summary

The fundamental paradigm of city growth model, that contributes to the formation of hollow spaces, especially when the machinery of government fails to provide the population with essential services, is explained by the Author. By examining the problem of the truly Brazilian way in which, after 1964, State action as concerns urban development was performed, he stresses the fact that the Housing National Bank (Banco Nacional de Habitação – BNH) has played a decisive role in the configuration of the *corporative metropolis*, primarily concerned with solving the problems affecting big enterprises and considering all the other as negligible ones. The writer then addresses his attention to the question of the financial crisis in the City of São Paulo, pointing out that a lacking in resources for public works of a social character is the consequence of their utilization for economic projects. Based on data collected in the metropolitan region of São Paulo, the Author finds out the fixation of populational masses in peripheral areas was not accompanied by the creation or improvement of an adequate system of mass transport, thus bringing about the immobility for most of the low-income populations, turning the city into a series of ghettoes, transforming its fragmentation into disintegration. The Author finally concludes that increasing prices of transportation to peripheral areas have an impact over the cost of land in the center, and this rising cost strengthens to trend toward an even greater territorial extension of the urban complex.

[13] Sarabia, Antonio e Velasco, Manolo. *Transporte, bien final*. Apud Duran, Ramon Fernandez. *Transporte, espacio y capital*. Madrid, Nuestra Cultura, 1980. p. 76.

Este anúncio é para você COMPRAR e VENDER mais...



Seus negócios podem ir muito bem. Suas vendas podem ser excelentes. Mas você está seguro da sua continuidade? Amplie seus horizontes mercadológicos, adquirindo publicações como estas.

Planejamento do desenvolvimento comercial
Dalton Daemon
1.ª edição – 1975 –

Indicadores sociais na estratégia de produtos — um estudo exploratorio
Polia Lemer Hamburguer
1.ª edição – 1976 –

Negociações comerciais internacionais
Dalton Daemon & outros
2.ª edição – 1986 –

Pesquisa mercadológica — texto e casos
Harper W. Boyd Jr. & Ralph Westfall
7.ª edição – 1987 –

PEDIDOS
À FGV - Editora - Divisão de Vendas
Caixa Postal - 9.052 -
20.000 - Rio de Janeiro - RJ

(1) - (2) - (3) - (4) - - (comprar e vender)

Nome _____

Endereço _____

Cidade _____ CEP _____

Estado _____

_____

Assinatura