



# TRINTA ANOS DEPOIS: RETOMANDO O CONCEITO DE IMOBILIDADE URBANA NA OBRA METRÓPOLE CORPORATIVA FRAGMENTADA DE MILTON SANTOS<sup>1</sup>

Ricardo Barbosa da Silva <sup>2</sup>

## RESUMO

A mobilidade cotidiana é historicamente um dos principais problemas vivenciados, especialmente, pela população mais pobre e moradora das periferias da metrópole de São Paulo. E, mais atualmente, vem suscitando uma série de pesquisas e abordagens sobre o tema. Entretanto, ainda são escassas e muito pouco tem se avançado em termos de pesquisas acadêmicas para problematizar a temática da imobilidade urbana. O objetivo deste artigo visa contribuir no entendimento da imobilidade urbana a partir da retomada deste conceito desenvolvido por Milton Santos no livro “Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo” (MCF), que em 2020 completou 30 anos de publicação de sua primeira edição. Para tanto, a metodologia utilizada é baseada na análise das principais vinculações teóricas na obra MCF, considerando certo cotejamento de outras obras deste autor em períodos de publicações anteriores e posteriores. Esta pesquisa pretende atualizar e detalhar a empiria apresentada no MCF, particularmente, a partir dos microdados da Pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo e Censo Demográfico do IBGE. Esta pesquisa contribuiu para demonstrar a atualidade e riqueza teórica do livro MCF, mesmo depois de 30 anos de sua publicação, a partir da constatação da condição de continuidade e aprofundamento da imobilidade relativa urbana dos mais pobres nos espaços fragmentados das periferias da metropolitana de São Paulo.

**Palavras-chave:** Imobilidade, Fragmentação, Pobreza, Transporte, Renda, São Paulo

## ABSTRACT

Everyday mobility is historically one of the main problems experienced, especially by the poorest population living in the outskirts of the metropolis of São Paulo. And, more recently, it has been giving rise to a series of researches and approaches on the theme. However, they are still scarce and very little progress has been made in terms of academic research to problematize the issue of urban immobility. The objective of this article is to contribute to the understanding of urban immobility from the resumption of this concept developed by Milton Santos in the book "Fragmented Corporate Metropolis: the case of São Paulo" (MCF), which in 2020 completed 30 years of publication of its first edition. To this end, the methodology used is based on the analysis of the main theoretical linkages in the MCF work, considering a certain collation of other works by this author in previous and later publication periods. This research intends to update and detail the empirical data presented in the MCF, particularly, based on microdata from the Origin and Destination Survey of the São Paulo Subway and the IBGE Demographic Census. This research contributed to demonstrate the actuality and theoretical richness of the MCF book, even after 30 years of its publication, from the observation of the condition of continuity and deepening of the relative urban immobility of the poorest in the fragmented spaces of the peripheries of the São Paulo metropolitan area.

**Keywords:** Immobility, Fragmentation, Poverty, Transportation, Income, São Paulo

---

<sup>1</sup> Este artigo é parte do projeto de pesquisa aprovado pela Chamada Universal MCTIC/CNPQ - Edital Nº 28/2018.

<sup>2</sup> Professor do Curso de Geografia, Instituto das Cidades, Campus Zona Leste, Universidade Federal de São Paulo- Unifesp, [rbsilva@unifesp.br](mailto:rbsilva@unifesp.br).



## **INTRODUÇÃO**

A mobilidade cotidiana é historicamente um dos principais problemas vivenciados, especialmente, pela população mais pobre e moradora das periferias da metrópole de São Paulo. E, mais atualmente, vem suscitando uma série de pesquisas e abordagens sobre o tema. Entretanto, ainda são escassas e muito pouco tem se avançado em termos de pesquisas acadêmicas para problematizar a temática da imobilidade urbana.

É neste sentido que esta pesquisa visa contribuir no estudo relacionado a imobilidade urbana a partir da retomada deste conceito desenvolvido pelo professor Milton Santos no livro “Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo” (MCF), que em 2020 completou 30 anos de publicação de sua primeira edição. Este conceito de imobilidade relativa urbana é basilar nesta obra, que segundo Santos (1990) é resultado da pobreza, baixos salários e condições do lugar de residência nas periferias urbanas, tornando os pobres praticamente isolados onde vivem, revelando a existência de um espaço fragmentado na metrópole.

Para tanto, a metodologia desta pesquisa fundamenta-se na teoria e prática em Geografia no sentido de contribuir na compreensão do conceito de imobilidade relativa urbana em relação as principais vinculações teóricas na obra MCF. Como também, à luz de sua proposição teórico-metodológica, esta pesquisa pretende atualizar e detalhar a empiria apresentada no MCF, basicamente, a partir dos microdados da pesquisa Origem e Destino (OD) do Metrô de São Paulo dos anos de 1997, 2007 e 2017 e do Censo Demográfico do IBGE dos anos de 2000 e 2010.

Esta pesquisa contribuiu para demonstrar a atualidade e riqueza teórica do livro MCF, mesmo depois de 30 anos de sua publicação, a partir da constatação da continuidade e aprofundamento da condição de imobilidade relativa urbana dos mais pobres nos espaços fragmentados das periferias metropolitana de São Paulo.

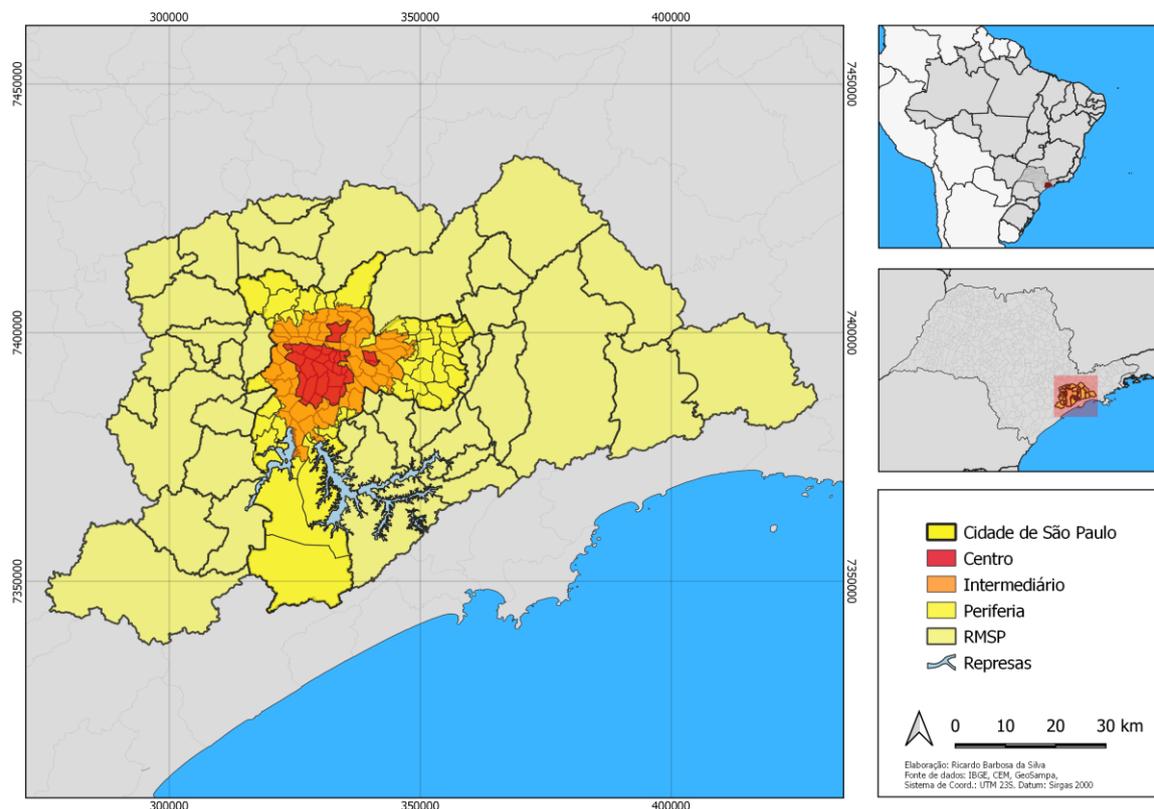
## **METODOLOGIA**

O recorte territorial deste artigo é a região metropolitana de São Paulo (RMSP) (Figura 1). A metodologia utilizada voltou-se à compreensão do conceito de imobilidade relativa urbana desenvolvido por Milton Santos no livro Metrópole Corporativa Fragmentada, publicado originalmente em 1990. Para tanto, realizou-se uma revisão da proposta teórico-metodológica desta obra, considerando também as suas principais linhas argumentativas disponíveis em outras publicações deste autor, em períodos de publicações anteriores e



posteriores, que versaram sobre a urbanização nos países subdesenvolvidos e a teorização do espaço geográfico.

### 1. Figura. Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e as zonas urbanas



Fonte: IBGE, CEM, GEOSAMPA. Elaborado pelo autor.

Para o exame crítico das particularidades da metrópole de São Paulo, à luz da proposição teórico-metodológica do MCF, há uma farta e diversificada disponibilidade de empírica de dados, mas com um período delimitado até basicamente o final da década de 1980. E como forma de atualizar e detalhar a empiria apresentada no MCF, esta pesquisa utilizou, particularmente, os microdados da pesquisa Origem e Destino (OD) do Metrô de São Paulo dos anos de 1997, 2007 e 2017, visando análise em termos de renda, grupos sociais e territoriais, com base nas zonas OD, que são de menores unidades em termos de área. São utilizados também os dados do Censo Demográfico do IBGE dos anos de 2000 e 2010 para análise da situação e renda dos domicílios particulares.

Foi utilizado uma proposição de agrupamento em três zonas fiscais a cidade de São Paulo (SÃO PAULO, 2013), atualizando a proposta de zoneamento de Campanário (1984) utilizado em diversas oportunidade no MCF por Santos (1990), que agrupa o território em Centro, Anel Intermediário e Periferia na cidade de São Paulo. Isso como forma compreender



com mais particularidade as condições de deslocamento das populações periféricas e, principalmente, dessas que não realizaram deslocamentos, base na explicação do conceito de imobilidade relativa urbana nas periferias metropolitana, que por seu tamanho e sua conformação, engloba as áreas periféricas na própria cidade de São Paulo (SANTOS, 1990). Assim, com base nessa empiria será possível a construção de tabelas, gráficos no editor de planilhas Microsoft Excel e mapas digitais produzidos no software QGis versão 3.14.

## **URBANIZAÇÃO CORPORATIVA VISTA DO LADO DE CÁ**

O conceito miltoniano de imobilidade relativa urbana no MCF é, indubitavelmente, resultado de seu extenso percurso acadêmico sobre a urbanização nos países subdesenvolvidos e suas vastas incursões teóricas sobre espaço geográfico. De modo mais imediato, o MCF é resultado de um relatório de pesquisa de pós-doutorado que Milton Santos realizou na França, no final dos anos 80, inclusive, este estudo foi completado por mais dois livros (SANTOS, 1993; SANTOS, 1994).

No fundo, o MCF é a continuação de trabalhos que expressa uma inconformidade de Milton Santos com os modelos explicativos vindos de fora do Brasil, que não davam conta de revelar as particularidades de uma grande metrópole como São Paulo, típica de um país subdesenvolvido como o Brasil. Essa inconformidade já era nutrida pelo menos desde a década de 1970 devido sua nítida abordagem vinculada a Geografia Crítica, com evidente filiação marxista, conforme (SANTOS, 1978). Inclusive um dos marcos da Geografia Crítica no Brasil, foi a apresentação do livro “Por uma Geografia Nova” na emblemática reunião da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB), em Fortaleza, em 1978. Mas antes disso, Milton Santos, já tinha publicado algumas obras basilares na perspectiva crítica sobre a urbanização nos países subdesenvolvidos (SANTOS, [1975]2004) e outras juntas ou muito proximamente (SANTOS, 1978b; SANTOS, 1978c; SANTOS, 1979) e na década seguinte (SANTOS, 1981; SANTOS, 1982), entre outras obras.

É assim que estas obras de caráter urbano estavam sustentadas pelas abordagens teóricas sobre o espaço geográfico (SANTOS, 1977; SANTOS, 1978; SANTOS, 1985), entendido enquanto instância social, subordinada e subordinante às demais instâncias sociais, como a política, o mercado, a cultura e a ideologia. Portanto, para Santos (1985) o espaço não é um mero receptáculo, um palco, nem muito menos é um espaço matemático-euclidiano, mas valendo-se da compreensão das categorias como forma, função, processo e estrutura, analisadas no seu conjunto, não de maneira isolada e estática é, antes de tudo, uma totalidade em movimento.



É nesta ordem de considerações, onde não há sociedade aespacial, pois a sociedade ao produzir o espaço, produz a si mesma (SANTOS, 1985), que é basilar para a compreensão da urbanização corporativa, onde as cidades não apenas atraem pobreza, mas ela mesmo cria (SANTOS, 1990). Mais do que isso, a pobreza não é apenas uma dimensão econômica e política, mas também, territorial, revelando a particularidade do caso de São Paulo que também é lucrar com a pobreza. Portanto, esse interesse em compreender as particularidades das metrópoles de países subdesenvolvido, já era apontado por Milton Santos muito antes de entrar em voga a ideia das cidades do sul global (PARNELL; ROBINSON, 2013; ROY; 2014).

Em Santos (1977) é possível compreender a sua fundamentação do método geográfico, já que para este autor não bastava falar de modo de produção capitalista, como é algo genérico, mais abstrato, mas também, sobre o processo de formação socioespacial, que possibilitava a compreensão das particularidades do capitalismo em cada país, nas suas mais diversas escalas geográficas de análises. Não por acaso que logo na introdução do MCF, o autor expôs seu método, considerando o funcionamento e evolução das metrópoles contemporâneas segundo parâmetros globais, sem desconsiderar suas especificidades “Mas elas (as metrópoles) têm especificidades, que se devem à história do país onde se encontram e à sua própria história local. O mundo e o lugar, intermediados pela formação socioeconômica e territorial, eis aí um princípio de método a adotar, se quisermos apreender o significado de cada caso particular” (SANTOS, 1990, p.9).

### **TRINTA ANOS DEPOIS DA OBRA METRÓPOLE CORPORATIVA FRAGMENTADA**

É assim que se filia a proposição teórico-metodológica de Milton Santos no MCF, no sentido de compreender a particularidade de uma metrópole de um país subdesenvolvido industrializado como São Paulo, que se traduzia pela modernidade incompleta já que, conservadora e seletiva, revelava os intensos contrastes entre a opulência da riqueza e as carências mais gritantes (SANTOS, 1990). Para o autor, esses contrastes próprios das desigualdades na metrópole de São Paulo, não é uma mera relação causa e efeito, mas antes, produto de decisões políticas e econômica para satisfazer as corporações e classes médias. É desse modo que Milton Santos demonstrou que um fato isolado não é suficiente para explicar a realidade, já que o entendimento dos fenômenos em sua proposta teórico-metodológica

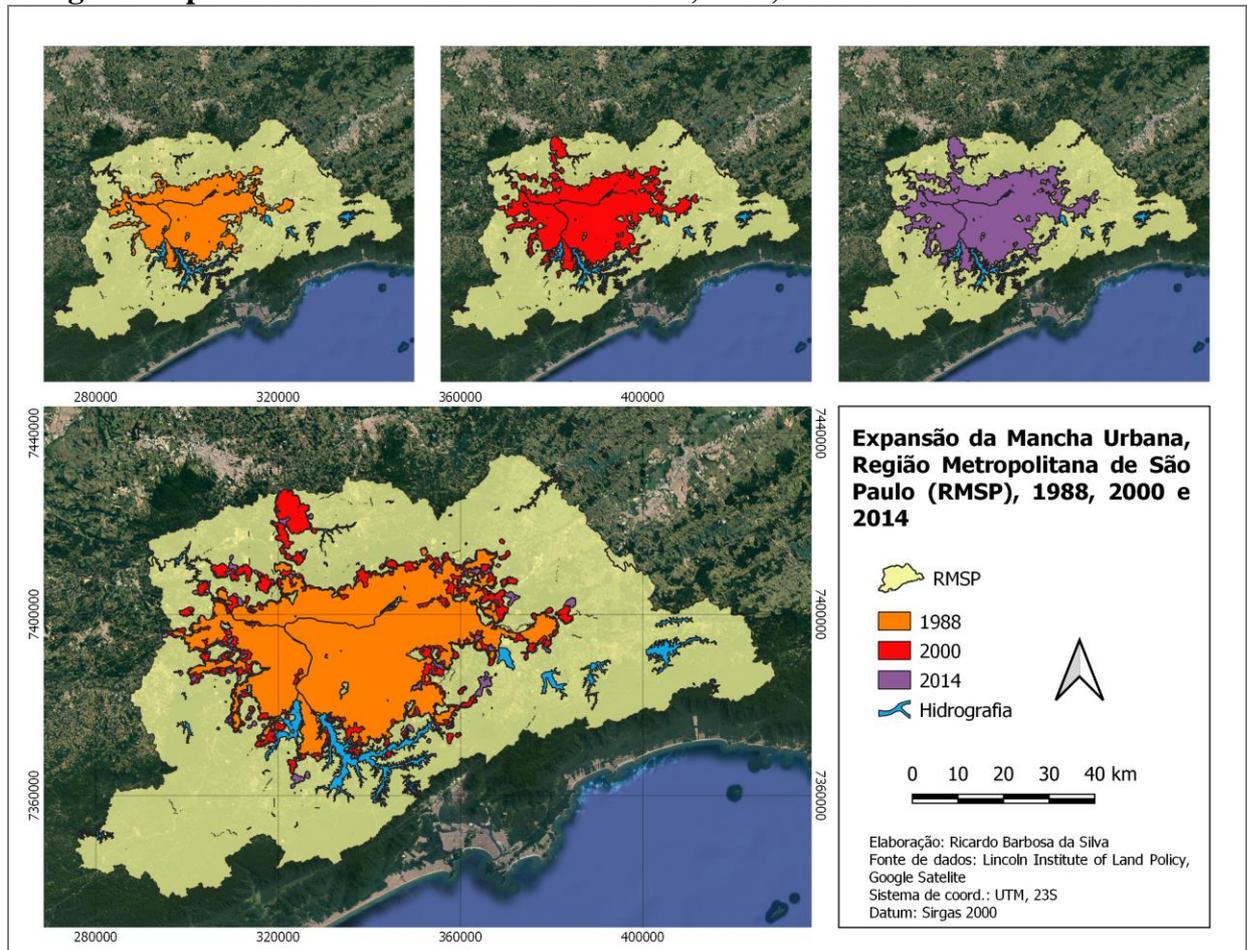


refere-se a sua totalidade em movimento, num processo dialético e inter-relacionado, que se influenciam mutuamente.

Desse modo, a compreensão da extensão desmesurada da metrópole de São Paulo deve ser entendida no seu conjunto, relacionando o papel do Estado, os interesses das grandes corporações econômicas, o papel das desigualdades de renda, o casamento entre os vazios urbanos, as políticas rodoviaristas e a especulação imobiliária, entre outros fatores, como causas do seu crescimento periférico da metrópole (SANTOS, 1990).

Remetendo a esse processo nas últimas três décadas, constata-se este crescimento permanente a partir da mancha urbana na RMSP (Figura 2), já que esta, de 1988 a 2014, a área construída aumentou de 1138,6 km<sup>2</sup> para 1724,2 km<sup>2</sup>, que representou um aumento de 51,4% no período. Em concomitância a este processo, diminuiu os vazios urbanos, que no mesmo período passou de 416,6 km<sup>2</sup> para 394,7 km<sup>2</sup>, uma diminuição de 5,3% (ANGEL et.al., 2016).

## 2. Figura. Expansão da mancha urbana na RMSP, 1988, 2000 e 2014



Fonte: Lincoln institute of land policy/ Elaborado pelo autor.



Já em termos da situação domicílios particulares vazios na RMSP, segundo IBGE (2010) é possível identificar três tipos de classificações de não ocupado: fechado, uso ocasional e vago. Com base nessa classificação, é apresentado os dados relativos a cidade de São Paulo, subdividida para a cidade de São Paulo em centro, anel intermediário e periferia e demais cidades da RMSP, para os anos de 2000 e 2010. Em 2000, verificou-se que a cidade de São Paulo concentrava maior percentual de fechado e vago e nas demais cidades da RMSP observou-se um maior percentual de uso ocasional. Particularmente, na cidade de São Paulo, o maior percentual de fechado é no anel intermediário, seguido pelo centro e periferia. Já em termos de uso ocasional, o maior percentual está no centro, depois na periferia e intermediário. Para o vago, o maior está no Intermediário, seguido da periferia e centro (Tabela 1).

Em 2010, não foi disponibilizado dados sobre fechado e os maiores percentuais de uso ocasional e vago na RMSP estão na cidade de São Paulo. Na cidade de São Paulo, em 2010, o maior percentual de uso ocasional passou para o centro, em seguida intermediário e periferia. Em relação ao vago, seguiu o mesmo padrão de distribuição do ano de 2000. É importante verificar que em termos absolutos de 2000 para 2010 aumentou o uso ocasional e diminuiu o de vago. Na cidade de São Paulo, mais particulamente, o vago diminuiu 70,2% no centro, 79,5% no intermediário e 59,1% na periferia (Tabela 1).

**Tabela 1. Situação domicílios particulares não ocupados, RMSP, 2000-2010**

	Cidade de São Paulo						RMSP				
	Centro	%	Interme- diário	%	Perife- ria	%	Cid.São Paulo	%	Demais RMSP	%	Total RMSP
<b>Situação do domicílio particular - 2000</b>											
Fechado	28.924	30,5	39.744	42,0	26.035	27,5	94.703	75,5	30.756	24,5	125.459
Uso ocasional	20.603	47,2	10.127	23,2	12.886	29,5	43.616	49,5	44.538	50,5	88.154
Vago	87.874	20,9	173.464	41,3	158.989	37,8	420.327	62,3	254.520	37,7	674.847
<b>Situação do domicílio particular - 2010</b>											
Fechado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uso ocasional	25.382	42,3	17.431	29,0	17.232	28,7	60.045	50,6	58.727	49,4	118.772
Vago	61.644	21,0	137.953	47,0	94.024	32,0	293.621	59,8	197.059	40,2	490.680

Fonte: IBGE (2000,2010). Elaborado pelo autor.



Assim, é possível constatar a intensificação do processo de periferização metropolitana, mas combinado com a diminuição dos vazios urbanos. Em termos dos domicílios vagos verificou-se também uma diminuição e, particularmente, na cidade de São Paulo um percentual maior no centro, depois no anel intermediário e periferia, que revela um processo em curso de especulação imobiliária nas bordas da metrópole.

Analisando a população residente na RMSP, verifica-se que de 2000 a 2010 apesar da maior concentração populacional na cidade de São Paulo do que as demais cidades da RMSP, proporcionalmente, ocorreu nestas um crescimento, enquanto na cidade de São Paulo uma diminuição, inclusive com uma menor taxa de crescimento acumulado no período citado. Na cidade de São Paulo, particularmente, constata-se que a maior parcela da população, em termos absolutos e relativo, porém foi no centro a maior taxa de crescimento acumulada. Ou seja, constata-se um processo contínuo de diminuição da população da cidade de São Paulo em relação as demais cidades da RMSP, e mesmo apesar da maior taxa de crescimento da população centro no período, a população da periferia é praticamente quatro vezes maior do a do centro (Tabela 2).

**Tabela 2. POPULAÇÃO RESIDENTE, RMSP, 2000-2010**

	2000	%	2010	%	Taxa de Crescimento acumulado (%) (2000-2010)
<b>Cidade de São Paulo</b>					
<b>Centro</b>	1.282.131	12,3	1.406.501	12,5	9,7
<b>Intermediário</b>	4.185.401	40,1	4.409.393	39,2	5,4
<b>Periferia</b>	4.966.720	47,6	5.437.609	48,3	9,5
<b>RMSP</b>					
<b>Cidade de São Paulo</b>	10.434.252	58,4	11.253.503	57,2	7,9
<b>Demais da RMSP</b>	7.444.451	41,6	8.430.472	42,8	13,2
<b>Total RMSP</b>	17.878.703	100,0	19.683.975	100,0	10,1

Fonte: IBGE (2000,2010). Elaborado pelo autor.

Em relação aos domicílios particulares em função da renda por salário(s) mínimo(s) de seus moradores, verifica-se na cidade de São Paulo os moradores possuem uma média de renda mais elevada do que as demais cidades da RMSP. Observando a cidade de São Paulo, constata-se que percentualmente os moradores com as renda de até 5 salários mínimos ou sem renda se concentram na periferia. Com renda maiores de 5 salários mínimos até 20 salários mínimos predominam os moradores do Intermediário. Acima de 20 salários mínimos concentram-se os moradores do centro (Tabela 3).



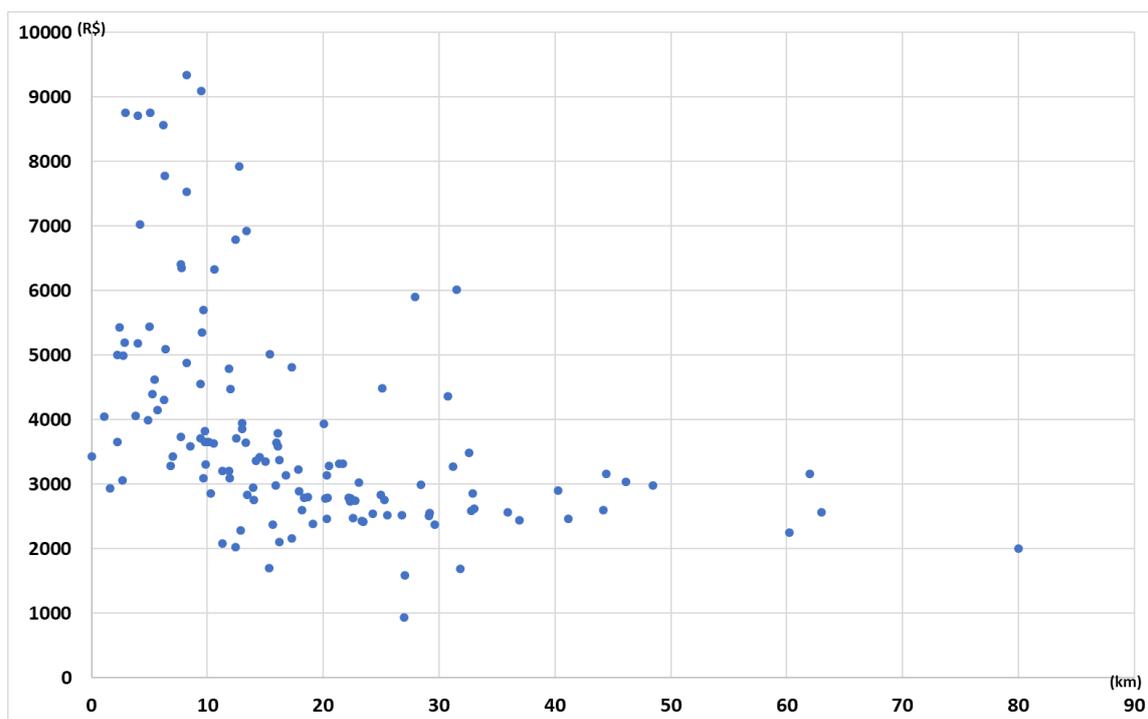
**Tabela 3. DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES POR SÁL.MIN. DOS MORADORES, RMSP, 2010**

	Centro	%	Interme- diário	%	Perife- ria	%	Cid.São Paulo	%	Demais RMSP	%	RMSP
Até 2 SM	44.218	5,3	274.806	33,0	514.530	61,7	833.554	53,2	733.955	46,8	1.567.509
2 a 5 SM	106.444	8,8	461.241	38,0	646.091	53,2	1.213.776	55,5	972.791	44,5	2.186.567
5 a 10 SM	129.433	18,1	331.780	46,3	255.107	35,6	716.320	60,8	461.080	39,2	1.177.400
10 a 20 SM	125.675	32,9	188.385	49,3	68.030	17,8	382.090	70,3	161.171	29,7	543.261
Mais 20 SM	117.110	51,8	86.753	38,4	22.219	9,8	226.082	80,3	55.303	19,7	281.385
Sem rendimento	29.371	14,5	71.423	35,3	101.670	50,2	202.464	60,7	131.261	39,3	333.725

Fonte: IBGE (2010). Elaborado pelo autor.

É neste sentido que se verifica uma correlação da renda média familiar e a distância na RMSP, definida a partir do marco zero da praça da Sé como centro da metrópole. Observa-se que quanto maior é a renda maior é a proximidade do centro, isso devido fundamentalmente ao preço da terra que sobe nas áreas mais bem dotadas do centro, e acaba induzindo a maior parte da população morar nas periferias mais longínquas, muito vezes, desprovidas de serviços públicos básicos e um custo de vida mais elevado, exceto da moradia, conforme (SANTOS, 1990) (Figura 3).

### 3. Figura. Renda média familiar em relação a distância do centro da capital, RMSP, 2017

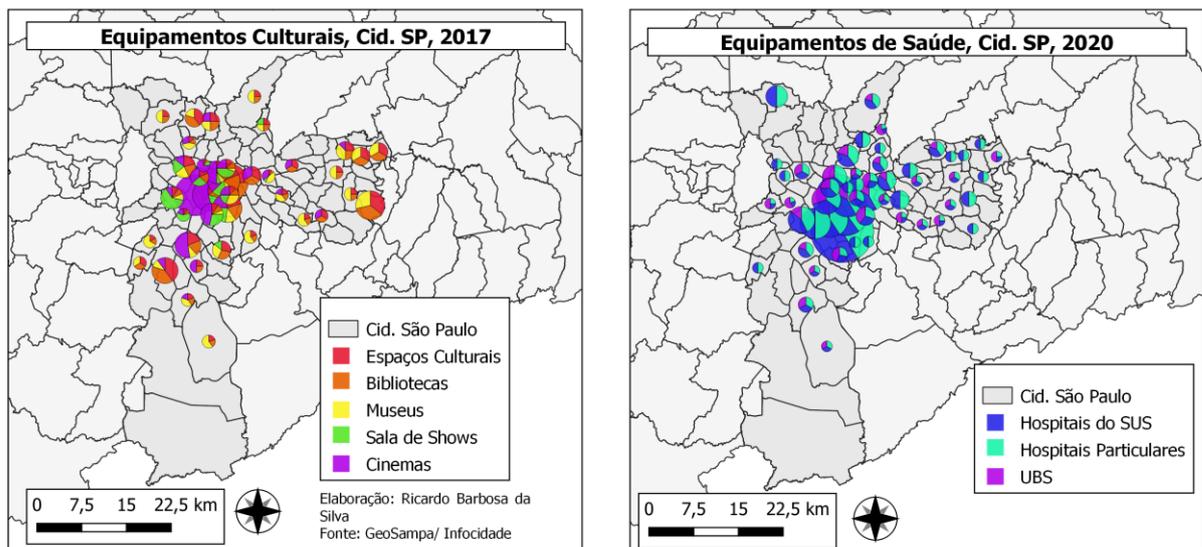


Fonte: Metrô (2017). Elaborado pelo autor



É justamente nesta desigualdade socioespacial que a periferia reproduz o centro, pois são as áreas mais centrais são aquelas mais dotadas de equipamentos e serviços públicos. Esta assertiva pode ser corroborada nitidamente, com base nos equipamentos e serviços de cultura e saúde, uma maior concentração nas áreas centrais em comparação as áreas das periferias, que contraditoriamente, concentram a maior parte da população, inclusive, seu conjunto mais pobre. E apesar da ampliação relativa nas últimas três décadas de equipamentos e serviços públicos, é importante enfatizar que mesmo mais recentemente, estes ainda são evidentemente insuficientes e, muitas vezes, seu funcionamento ocorre de maneira precária (Figura 4).

#### 4. Figura. DISTRIBUIÇÃO DOS EQUIPAMENTOS CULTURAIS E DE SAÚDE, CIDADE DE SÃO PAULO, 2017 E 2020.



Fonte: Infocidade/GeoSampa. Elaborado pelo autor

É neste sentido, que o espaço, como um fator ativo, uma instância da sociedade é um instrumento da seletividade das corporações e das classes médias por áreas centrais, mais dotadas de serviços e acessibilidade, que produzem não apenas só produzem pobreza, mas lucram duplamente com ela, pois a periferização continua um fundamental motor da especulação imobiliária e as persistentes carências aumentam o preço da terra das áreas centrais, de acordo com Santos (1990).



## RETOMANDO O CONCEITO DE IMOBILIDADE URBANA NA OBRA METRÓPOLE CORPORATIVA

Na metrópole de São Paulo, morar distante do centro é estar longe das oportunidades, tornando os mais pobres mais dependentes do precário transporte coletivo, que representa cada vez mais gastos familiares e elevado tempo nos deslocamentos (SANTOS, 1990).

Essa precarização dos transportes coletivos vai se agravar ainda mais a partir da década de 1970, segundo Santos (1990) devido a ascensão e predomínio do transporte individual, pois se dá acompanhada pelo aumento da degradação dos transportes coletivos, já que os recursos são seletivamente destinados a garantir o privilégio da classe média e alta circularem por automóveis. Na década de 1990, com a popularização dos transportes individuais é aprofundado ainda mais a degradação dos transportes coletivos (SILVA, 2016).

Neste sentido, a renda é um dos fatores fundamentais para se compreender a desigualdade na mobilidade cotidiana na RMSP. Observando a evolução das viagens por modo e renda média familiar na RMSP, verifica-se que, em 1997, as viagens por modo coletivo tinha um percentual menor que o modo a pé e muito próximo das viagens por modo individual. Em 2007, ocorreu uma ampliação percentual das viagens por modo coletivo e diminuição importante por modo individual. Em 2017, o modo coletivo permaneceu no mesmo patamar, com diminuição do a pé e aumento do individual. Em relação a evolução dessas viagens por renda, verifica-se que as viagens nas faixas de renda mais baixas concentram-se percentualmente no modo coletivo, a pé e também bicicleta, já em relação ao modo individual observa-se que se concentram nas faixas de renda mais altas. Entretanto, de 2007 a 2017, verifica-se um fenômeno bem marcado da ampliação das viagens por transporte individual nas faixas de renda mais baixas e do transporte coletivo nas faixas de renda mais altas, que reitera o processo de popularização do transporte individual (Tabela 4).

**4. Tabela. Evolução das viagens por modo e renda(%), RMSP, 1997, 2007 e 2017**

	1997				2007				2017			
	Col	Ind	AP	Bic	Col	Ind	AP	Bic	Col	Ind	AP	Bic
<b>até 2 sal.min.</b>	32,8	26,8	40,3	-	36,8	12,0	49,9	1,3	38,2	14,3	46,1	1,4
<b>2 a 4 sal.min.</b>	38,5	19,0	42,5	-	41,5	19,0	38,4	1,0	40,6	24,5	34,1	0,9
<b>4 a 8 sal.min.</b>	37,4	26,4	36,3	-	38,4	35,2	25,9	0,5	33,5	42,3	23,7	0,6
<b>8 a 15 sal.min.</b>	31,7	42,0	26,3	-	26,5	56,2	16,9	0,4	26,0	53,8	19,2	1,1
<b>mais de 15 sal.min</b>	20,8	64,6	14,6	-	17,7	69,7	12,6	0,1	19,4	60,8	19,0	0,8

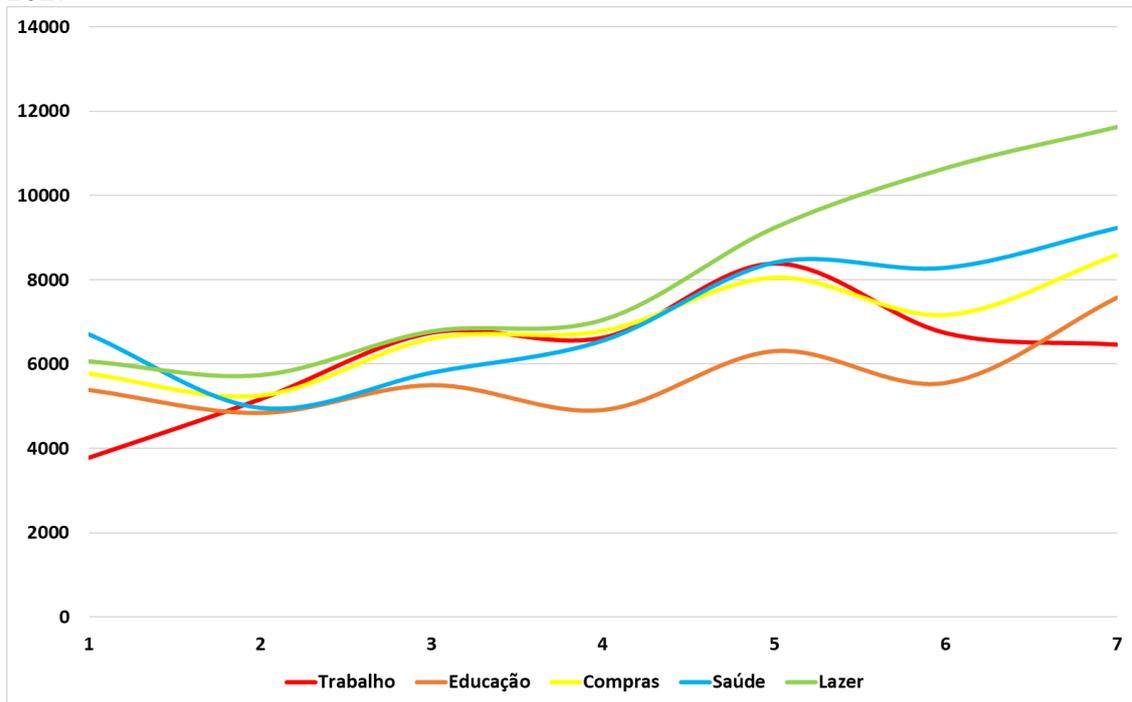


Total das viagens	33,3	32,3	34,4	36,5	29,5	33,1	0,8	36,4	30,9	31,8	0,9
-------------------	------	------	------	------	------	------	-----	------	------	------	-----

Fonte: Metrô (1997, 2007, 2017). Elaborado pelo autor

Levando em consideração a quantidade de viagens por motivos e a renda familiar na RMSP, constata-se que uma maior concentração na relação entre a renda mais baixa e menor número de viagens independente dos motivos, particularmente, para o trabalho. Mas quando aumenta o número de viagens por motivos, de uma maneira geral, ocorre um aumento da renda média familiar, com destaque para lazer e saúde, que também ajuda a revelar uma forma de desigualdade evidente (Figura 5).

### 5. Figura. Número de viagens por motivos em relação a renda média familiar, RMSP, 2017



Fonte: Metrô (2017). Elaborado pelo autor

Isto é, a renda é um fator fundamental para garantir a mobilidade das pessoas na RMSP, mas, contraditoriamente, determinante para a condição de imobilidade. É justamente para uma parcela importante da população pobre e periférica da RMSP que resulta no que Santos (1990) denominou de imobilidade relativa urbana “São as vítimas da imobilidade, e esta, causada pela pobreza e baixos salários, resulta também, pelas condições do lugar de residência. Como os pobres tornam praticamente isolados onde vivem, podendo falar da existência de uma metrópole fragmentada” (SANTOS, 1990, p.89). É neste sentido, que a



imobilidade relativa urbana acaba por impor uma espécie de exílio nas periferias urbanas, já que as populações mais pobres e periféricas, por não ter condições econômicas, não conseguem acessar a metrópole corporativa.

Verificando os dados relativos a imobilidade, constata-se que 6,2 milhões de pessoas não realizaram deslocamentos na RMSP. Desse total, um maior percentual maior dessa pessoas na condição de imobilidade encontram-se na cidade de São Paulo do que nas demais cidades da RMSP. Particularmente na cidade de São Paulo, observa-se um percentual bem mais expressivo na periferia, seguido do intermediário e centro. Com base no indicador de imobilidade na cidade de São Paulo, uma relação entre a imobilidade e população da respectiva área, observa-se que apesar de uma menor diferença entre as zonas, segue o mesmo padrão referido acima. Em relação ao gênero, verifica-se um percentual muito próximo entre masculino e feminino na periferia. A imobilidade urbana é bem marcado nas duas faixas de renda mais baixas na periferia, e aumenta a imobilidade na faixa de renda mais alta no centro, que além de representar um número muito menor do que as pessoas na periferias, está mais relacionado com outras motivações, uma escolha em não se deslocar. Outro destaque, para corroborar com a questão da imobilidade em relação a renda relaciona-se com a condição de atividade, pois quem faz bico, não tem trabalho, estudante e dona de casa na periferia, representam a maior concentração da condição de imobilidade urbana (Tabela 5).

**5. Tabela. IMOBILIDADE RELATIVA URBANA, RMSP, 2017**

	Cidade de São Paulo						RMSP				
	Centro	%	Interme- diário	%	Perife- ria	%	São Paulo	%	Demais da RMSP	%	RMSP
<b>Imobilidade</b>	298.903	9,0	1.224.306	37,0	1.784.148	53,9	3.307.358	53,1	2.915.821	46,9	6.223.178
<b>Indicador de Imobilidade</b>	19,2	-	24,5	-	25,4	-	23,8	-	30	-	27
<b>Masculino</b>	113.036	8,3	495.146	36,4	751.383	55,3	1.359.565	52,9	1.212.184	47,1	2.571.749
<b>Feminino</b>	185.867	9,5	729.161	37,4	1.032.765	53,0	1.947.792	53,3	1.703.637	46,7	3.651.430
<b>até 2 sal.min.</b>	21.187	2,5	253.611	29,9	573.162	67,6	847.960	50,7	824.123	49,3	1.672.083
<b>2 a 4 sal.min.</b>	81.565	5,4	542.215	35,9	884.993	58,7	1.508.773	51,0	1.449.165	49,0	2.957.937
<b>4 a 8 sal.min.</b>	115.198	15,9	331.166	45,7	278.942	38,5	725.306	56,8	550.912	43,2	1.276.219
<b>8 a 15 sal.min.</b>	46.288	33,4	58.934	42,5	33.498	24,1	138.719	68,9	62.740	31,1	201.459
<b>mais de 15 sal.min</b>	34.665	40,0	38.380	44,3	13.554	15,7	86.599	75,0	28.881	25,0	115.480
<b>Tem trabalho regular</b>	65.865	15,7	167.561	39,9	186.413	44,4	419.839	57,5	310.896	42,5	730.735
<b>Faz bico</b>	11.546	4,8	77.501	32	151.814	63,	240.861	54,	197.601	45,1	438.462

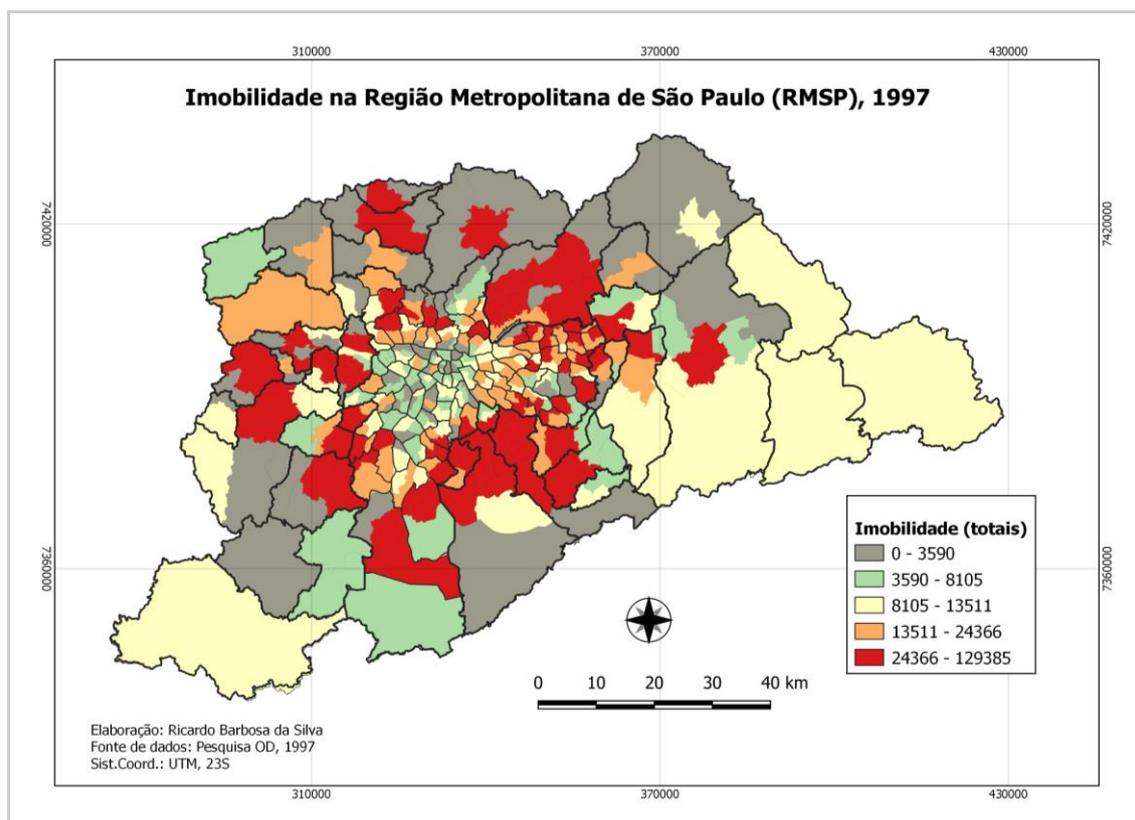


				,2		0		9			
<b>Em Licença Médica</b>	4.101	8,9	16.480	35,8	25.509	55,3	46.090	51,7	43.087	48,3	89.177
<b>Aposentado</b>	107.988	13,2	366.558	44,9	342.462	41,9	817.008	58,2	587.671	41,8	1.404.680
<b>Sem Trabalho</b>	40.060	5,2	258.999	33,4	476.433	61,4	775.492	51,4	733.089	48,6	1.508.582
<b>Nunca trabalhou</b>	29.974	7,9	128.550	33,9	220.849	58,2	379.372	49,9	380.711	50,1	760.084
<b>Dona de Casa</b>	29.165	6,5	155.265	34,7	263.542	58,8	447.972	47,3	499.157	52,7	947.130
<b>Estudante</b>	10.204	5,6	53.392	29,5	117.127	64,8	180.723	52,5	163.607	47,5	344.330

Fonte: Metrô (2017). Elaborado pelo autor

Com base nos microdados da pesquisa OD (METRÔ, 2017) foi possível especializar a imobilidade relativa urbana nas últimas três décadas na RMSP. Observa-se que a imobilidade relativa urbana nas últimas três décadas deu-se a partir de uma concentração e aprofundamento nas periferias metropolitana. Isso porque, em 1997, a imobilidade relativa urbana estava muito presente nas periferias da cidade de São Paulo (Figura 6), já nos anos de 2007 e 2017 esse processo é acentuado nas periferias metropolitana de São Paulo (Figura 7 e 8).

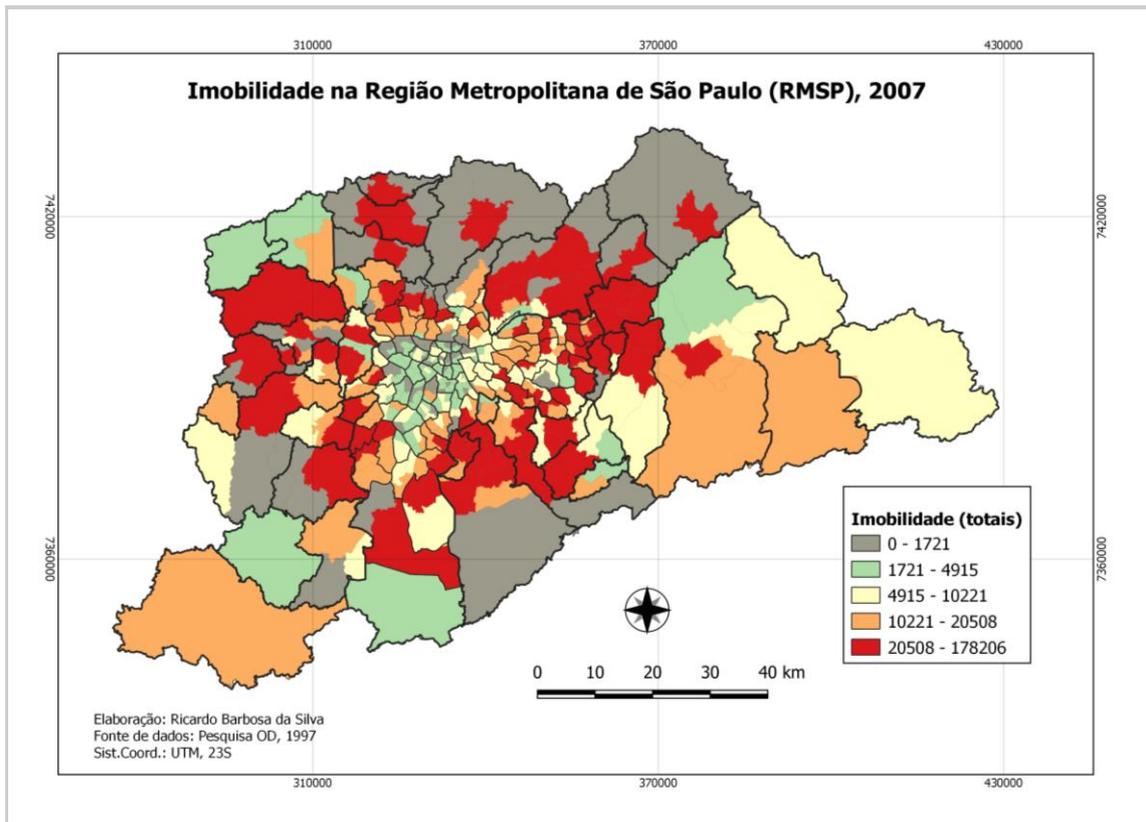
## 6. Figura. Imobilidade relativa urbana, RMSP, 1997



Fonte: Metrô (1997). Elaborado pelo autor

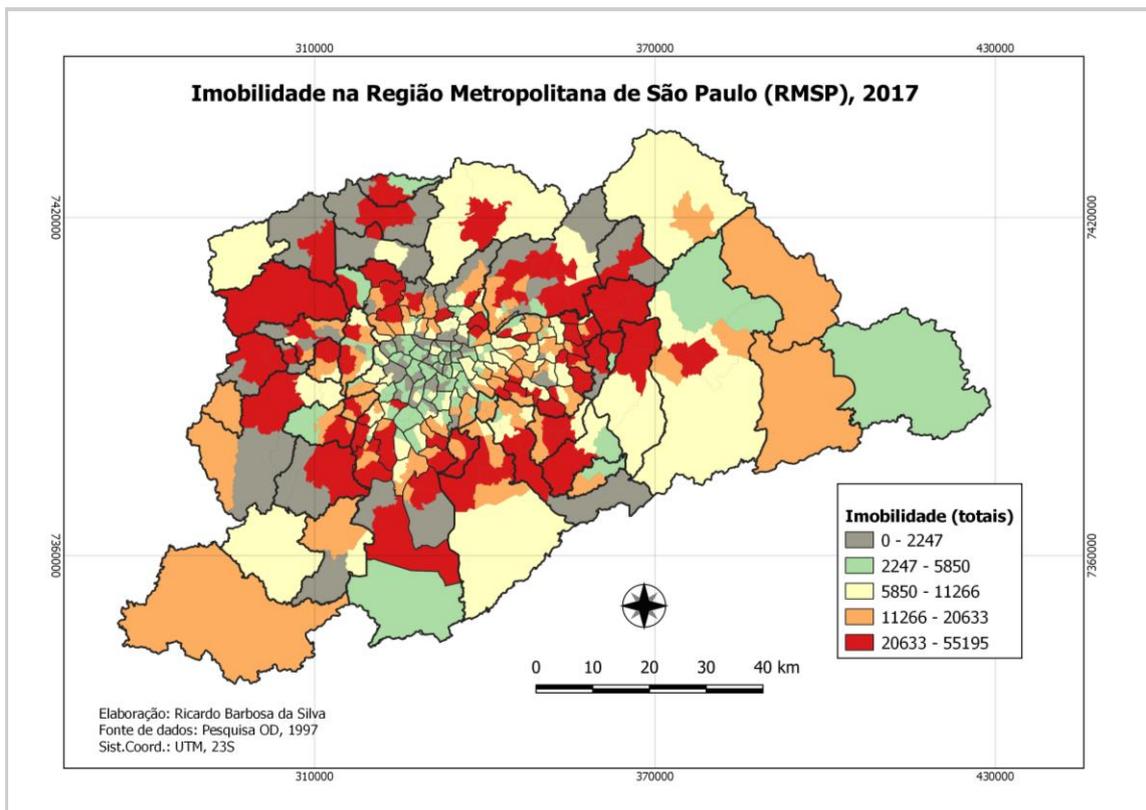


### 7. Figura. Imobilidade relativa urbana, RMSP, 2007



Fonte: Metrô (2007). Elaborado pelo autor

### 8. Figura. Imobilidade relativa urbana, RMSP, 2017



Fonte: Metrô (2017). Elaborado pelo autor



É neste sentido que se constata o vigor da atualidade da proposição teórico-metodológica de Milton Santo no livro MCF, mesmo depois de 30 anos de sua publicação original. Isso porque, como vimos, atualizando e detalhando territorialmente a empiria, esse processo revela a continuidade e aprofundamento dos espaços fragmentados pela imobilidade relativa urbana dos pobres nas periferias metropolitana de São Paulo. Esses espaços fragmentados pela imobilidade relativa urbana, evidenciados nitidamente nos mapas acima, são os espaços periféricos dos pobres, onde predominam os desempregados estruturais, muitos vivendo de bicos e toda sorte de atividades vinculadas aos circuitos inferiores da economia urbana (SANTOS, 2004[1975]).

Para Santos (1990) são estes uma espécie de prisioneiros no espaço, já que não realizam deslocamentos e, muitas vezes, quando estes são realizados, ocorrem dentro do bairro ou um conjunto de bairros vizinhos que compõem uma dada zona periférica da metrópole. Entretanto, a parcela periférica que se desloca para outras zonas da cidade, tem como principal motivo o trabalho, mas em um percentual muito pequeno com destinos as áreas de centralidades da metrópole, onde estão concentrados em maior quantidade e qualidade dos empregos formais da RMSP. Mas mesmo assim estes deslocamentos já são suficientes para colapsar a mobilidade precária cotidiana na metrópole de São Paulo (SILVA, 2016).

Portanto, é na metrópole corporativa que produz uma imobilidade relativa dos mais pobres e, também, as péssimas condições de mobilidade para uma parcela da população periférica que precisa atravessar a cidade para trabalhar, marcada por toda sorte de contrangimentos e vulnerabilidades, que o professor Milton Santos chamou de homens lentos (SANTOS, 1994b). Mas, contraditoriamente, são justamente esses corpos imóveis e lentos, que pela vivência nos lugares e por conhecer a cidade por precisar atravessá-la, na dificuldade cotidiana e na arte da sobrevivência nas periferias urbanas, apontam cotidianamente o lugar como acontecer solidário (SANTOS, 2002), não sem conflitos e tensões, nos espaços periféricos da metrópole de São Paulo.

Por fim, para Santos (2003) são os pobres que foram exiliados que querem a revanche no desenrolar do período popular da história, ultrapassando esse período corporativo, da globalização perversa, tomado pela informação e finanças, para um tempo novo em que a cidadania começará pelo território e em função das necessidades da maioria (SANTOS, 1987).

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**



Esta pesquisa contribuiu para demonstrar a atualidade e riqueza teórico-metodológica do livro MCF, mesmo depois de 30 anos de sua publicação, a partir da constatação da continuidade e aprofundamento da condição de imobilidade relativa urbana dos mais pobres nos espaços fragmentados das periferias da metrópole de São Paulo.

Ainda são escassas as pesquisas sobre a imobilidade urbana na metrópole de São Paulo e, mais ainda, em outras metrópoles brasileiras. Inclusive são raros os estudos acadêmicos que se aprofundam nesta temática no sentido de teorizar a fragmentação do espaço, mesmo muitos estudos apontarem o pioneirismo de Milton Santos. Portanto, há um campo muito vasto de ampliação de pesquisas com abordagens qualitativas e quantitativas sobre o tema, como forma de revelar a desigualdade socioespacial da urbanização corporativa das metrópoles brasileiras.

É neste sentido que este artigo apresenta uma contribuição inicial para ampliação do debate acerca do conceito de imobilidade urbana na obra a partir da retomada da importante obra MCF. Este artigo compõe parte de um projeto de pesquisa mais amplo que o autor desenvolve desde 2018, sobre o tempo de deslocamento nas últimas três décadas na RMSP. Um dos campos possíveis e necessários de aproximação a proposição de Milton Santos é incluir uma perspectiva racial, sendo uma empiria ainda desconsiderada de maneira injustificada pela pesquisa OD do Metrô (2017). Uma outra empiria refere-se a necessidade de apresentar as considerações de abordagem qualitativa que este autor vem realizando junto aos bairros periféricos da metrópole de São Paulo.

Assim, continuar a pesquisar nesta perspectiva do conceito de imobilidade relativa urbana, basilar no MCF de Milton Santos, é uma forma de contribuir na teoria e prática em Geografia, no sentido de buscar a compreensão de uma totalidade em movimento que produz e reproduz desigualdades socioespaciais, que por meio deste ângulo revela a população mais pobre praticamente isolada no seu lugar de moradia, revelando a existência de uma metrópole fragmentada, em um processo complexo e contraditório ainda em curso e aprofundamento nas periferias metropolitanas de São Paulo.



## REFERÊNCIAS

ANGEL, S. et. all. **Atlas of Urban Expansion**, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA, 2016. Disponível em: <https://www.lincolninst.edu/research-data/data/atlas-urban-expansion> . Acesso em: 01 jul.2021.

CAMPANÁRIO, M. A. Mercado de terras e exclusão social na cidade de São Paulo. In: KRISCHKE, P.J. (Org.). **Terra de habitação versus terra de espoliação**. São Paulo: Cortez, 1984, p.11-30.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico**. Universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2000, 2010. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/>. Último acesso em: 03 jul. 2021.

METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem e Destino 1997**. Banco de dados. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/5a2ebb12-a867-483a-a32d-da948679aa41>. Último acesso em: 03 jul. 2021.

\_\_\_\_\_ **Pesquisa Origem e Destino 2007**. Banco de dados. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/5cc12363-9080-445a-8b20-817803c772ce>. Último acesso em: 03 jul. 2021.

\_\_\_\_\_ **Pesquisa Origem e Destino 2017**. Banco de dados. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/4362eaa3-c0aa-410a-a32b-37355c091075>. Último acesso em: 03 jul. 2021.

PARNELL, S.; ROBINSON, J. (Re)theorizing Cities from the Global South: Looking Beyond Neoliberalism, **Urban Geography**, 33, 4, 2012, p. 593-617.

ROY, A. Worlding the South. In: PARNELL, S.; Oldfield, Sophie(Orgs.). **The Routledge Handbook on Cities of the Global South Routledge**. London: Routledge, 2014, p.9-20. Disponível em: <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9780203387832.ch3>. Último acesso em: 03 jul. 2021.

SÃO PAULO (Município). **Lei nº 15.889 de 5 de novembro de 2013**. Atualiza os valores unitários de metro quadrado de construção e de terreno previstos na Lei nº 10.235, de 16 de dezembro de 1986; fixa, para efeitos fiscais, novos perímetros para a primeira e a segunda subdivisões da zona urbana do Município e dispõe sobre o Imposto Predial e Imposto Territorial Urbano - IPTU.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, n.54, 1977, p. 81-100. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.2747/0272-3638.33.4.593>. Último acesso em: 03 jul. 2021.

\_\_\_\_\_ **Por uma Geografia Nova. Da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: Editora Hucitec, 1978.

\_\_\_\_\_ **O trabalho do geógrafo no Terceiro Mundo**. São Paulo: Editora Hucitec, 1978b.

\_\_\_\_\_ **Pobreza Urbana**. São Paulo: Editora Hucitec, 1978c.

\_\_\_\_\_ **Economia Espacial: críticas e alternativas**. São Paulo: Editora Hucitec, 1979.

\_\_\_\_\_ **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, [1975] 2004.



- \_\_\_\_\_ **Manual de Geografia Urbana.** São Paulo: HUCITEC, 1981.
- \_\_\_\_\_ **Ensaio sobre a urbanização latino-americana.** São Paulo: Editora Hucitec, 1982.
- \_\_\_\_\_ **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1985.
- \_\_\_\_\_ **O Espaço do Cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.
- \_\_\_\_\_ **Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo.** São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel, 1990.
- \_\_\_\_\_ **Urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.
- \_\_\_\_\_ **Por uma economia política da cidade.** São Paulo: Hucitec, 1994.
- \_\_\_\_\_ **Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional.** São Paulo: Ed. Hucitec, 1994b.
- \_\_\_\_\_ **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo: Edusp, 2002.
- \_\_\_\_\_ **Por uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro, São Paulo: Ed. Record, 2003.
- SILVA, R.B. **Mobilidade precária na metrópole de São Paulo.** São Paulo: Annablume/Fapesp, 2016.