

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

MARIA DEL MAR DA SILVA VALENZUELA

Segregação e Tempo de Deslocamento Urbano em São Paulo: uma Perspectiva
Racial

São Paulo
2018

MARIA DEL MAR DA SILVA VALENZUELA

Segregação e Tempo de Deslocamento Urbano em São Paulo: uma Perspectiva
Racial

Trabalho de graduação individual apresentado ao
Departamento de Geografia da Universidade de São
Paulo para obtenção do título de Bacharel em
Geografia.

Orientadora: Ana Fani Alessandri Carlos

São Paulo
2018

Nome: VALENZUELA, Maria del Mar da Silva

Título: Segregação e Tempo de Deslocamento Urbano em São Paulo: uma Perspectiva Racial

Trabalho de graduação individual apresentado ao Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovada em:

Banca Examinadora

Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos

Agradecimentos

Agradeço a meus pais, Maria das Graças da Silva Valenzuela e Francisco Rolando Valenzuela Diaz, e minha irmã, Íssis Gabriela da Silva Valenzuela, pelo companheirismo, preocupação e incentivo em toda minha vida, assim como na vida acadêmica.

Agradeço a todos meus amigos queridos, especialmente Ana Paula Germano e Pedro Colucci, pela paciência para atravessar inúmeras horas de discussão sobre um assunto que não lhes é íntimo: a geografia.

À minha orientadora, Ana Fani Alessandri Carlos, agradeço, mais uma vez, pela paciência e sabedoria para me guiar em meus momentos de confusão e indecisão sobre os temas propostos neste trabalho.

Resumo

VALENZUELA, M. d. M. d. S. **Segregação e Tempo de Deslocamento Urbano em São Paulo: uma Perspectiva Racial.** 2018. Trabalho de Graduação Individual, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

A lógica capitalista atravessa o processo de reprodução urbano transformando o próprio espaço em mercadoria e condição para o processo de acumulação capitalista e submetendo o uso social do espaço à condição econômica. Da mesma forma, a mão de obra de metade da população brasileira é desvalorizada, também a partir de uma lógica capitalista fundamentada numa ideologia racista brasileira histórica. Neste trabalho, analisaremos como ambas situações confluem no espaço urbano paulistano, acarretando ou não uma desigualdade no tempo de deslocamento diário entre bairros de maior concentração de população negra e população branca, entendendo o tempo de deslocamento como um importante indicativo da precarização do deslocamento e possível segregação sócio-espacial da população negra desta cidade, barrando o acesso e uso de seus espaços, e, consequentemente, precarizando a vida destes indivíduos.

Palavras-chave: Segregação sócio-espacial. Periferização. Tempo de deslocamento urbano. Deslocamento urbano. Desigualdade racial. Transporte urbano.

Abstract

VALENZUELA, M. d. M. d. S. **Segregation and Urban Displacement's time in São Paulo: a Racial Perspective.** 2018. Individual Graduation Work – Department of Geography, University of São Paulo, São Paulo, 2018.

Capitalist logic goes through the process of urban reproduction, transforming space itself into a commodity and condition for the process of capitalist accumulation and subjecting the social use of space to a economic condition. Likewise, the workforce of half the Brazilian population is devalued, also because of a capitalist logic based on a historical Brazilian racist ideology. In this work, we will analyze how both this situations converge in the urban space of São Paulo, causing or not an inequality in the time of daily displacement between neighborhoods with higher concentration of black population and white population, understanding the displacement's time as an important indicator of the precariousness of the displacement and socio-spatial segregation of the black population of this city, barring the access and use of its spaces, and, consequently, precarizing the life of these individuals.

Keywords: Socio-spatial segregation. Periferization. Urban displacement time. Urban displacement. Racial inequality. Urban transport.

Lista de Figuras

Figura 1 - Distribuição de domicílios, segundo faixa de renda, no Município de São Paulo (2010)	14
Figura 2 - Participação percentual dos empregos por setor no Município de São Paulo (2014)	15
Figura 3 - Estrutura do transporte coletivo no Município de São Paulo (2015)	19
Figura 4 - Vias coletoras do Município de São Paulo (2014)	20
Figura 5 - Tempo médio diário de deslocamento para realizar a atividade principal por região do Município de São Paulo (2017)	34
Figura 6 - Tempo médio diário de deslocamento para realizar todos os deslocamentos por região do Município de São Paulo (2017)	35
Figura 7 - Tempo médio de deslocamento do transporte público no Município de São Paulo (2013)	36
Figura 8 - Concentração da população negra por subprefeitura do Município de São Paulo (2010)	39
Figura 9 - Rendimento médio dos ocupados, por raça, no Município de São Paulo (2000)	48

Lista de Tabelas e Gráficos

Tabela 1 - Custo total de uma viagem urbana de 7km, segundo diferentes modos de transporte, no Município de São Paulo (2010)	22
Tabela 2 - Tempo médio de viagem por modo de transporte no Município de São Paulo (2016)	22
Gráfico 1 - Velocidade média do trânsito (km/h) no Município de São Paulo (1980 – 2016)	24
Tabela 3 - Porcentagem da população negra por subprefeitura do Município de São Paulo (2010)	43

Sumário

Introdução	09
Capítulo 1 - A mobilidade desigual em São Paulo	11
1.1. A importância da renda para a compreensão da mobilidade paulistana	13
1.2. História da mobilidade	16
1.3. Estrutura do transporte urbano	17
1.4. Desigualdade no deslocamento urbano	21
Capítulo 2 - A reprodução e segregação do espaço urbano	27
Capítulo 3 - O tempo de deslocamento médio diário na cidade de São Paulo	34
Capítulo 4 - A relevância da perspectiva de raça na reflexão sobre a mobilidade urbana	38
Capítulo 5 - Comparação entre tempos de deslocamento no Município de São Paulo através da variável racial	42
Conclusão	51
Referências	54

Introdução

A segregação sócio-espacial urbana tem, em São Paulo, um forte aspecto racial. Não só os espaços de moradia da população mais pobre, sem renda suficiente para garantir condições mínimas para a habitação urbana, são precarizados e distantes das centralidades da cidade, como também o deslocamento diário destes para o trabalho e outros afazeres são prejudicados pela falta de qualidade, eficiência e custo da mobilidade urbana. Nessa conjuntura, pode ser produzida uma desigualdade no descolamento urbano entre aqueles que tem poder aquisitivo para optar por transportes mais eficientes e moradias localizadas em áreas mais acessíveis e aqueles que não tem este privilégio: a população mais pobre. Há uma relação, portanto, que conecta a renda dos indivíduos, a infraestrutura de transporte urbano e a reprodução deste espaço urbano. Subordinada à lógica capitalista, a reprodução do espaço urbano submete o uso do espaço (tanto de moradia como de deslocamento ou de uso para lazer, serviços e etc.) à renda, ou seja, à compra e venda, ao lucro, pois o espaço na metrópole se torna, ele mesmo, mercadoria e condição de reprodução do processo capitalista.

Esta situação de submissão do espaço urbano aos objetivos econômicos leva necessariamente à submissão da condição fundamentalmente social do espaço. Agora, aqueles mais pobres que não possuem renda suficiente, tenderão a habitar espaços menos valorizados e, ao mesmo tempo, também terão menos acesso ao resto dos espaços da cidade para além de suas residências, pois o próprio deslocamento é submetido à lógica capitalista e precarizado nestes espaços desvalorizados. Porém, ocorre que no Brasil e na cidade de São Paulo, a lógica de acumulação capitalista engloba uma ideologia racista fundada e mantida historicamente, na qual indivíduos ditos negros são compreendidos como inferiores tanto como seres humanos quanto mão de obra. Desta forma, seus trabalhos são menos valorizados, seu salários, menores, e, consequentemente, se tornam uma população com a renda muito menor que a média.

Iniciada após a abolição da escravatura, a inserção da mão de obra negra no mercado assalariado ocorreu – e ocorre até os dias atuais – de forma a desvalorizar esta parte da mão de obra brasileira (já muito barateada em sua totalidade), explorando o trabalhador pouco qualificado a ponto de sua renda ser a mínima possível para a realização de suas necessidades básicas. Mais de um

século depois, mesmo com as médias de anos de estudo aumentando progressivamente, negras e negros continuam sendo a população de menor renda do país. Em São Paulo, por exemplo, a média da renda de domicílios chefiados por brancos é R\$ 7.095 enquanto a média em domicílios chefiados por negros está entre R\$ 2.867.

No caso de São Paulo, este processo acarreta numa segregação sócio-espacial na qual aqueles mais pobres, majoritariamente negros, habitam parcelas de espaço que compram por um preço muito menor do que as mais valorizadas, geralmente em áreas distantes das centralidades da cidade, com infraestrutura precarizada. Algumas partes da cidade, por exemplo, não possuem saneamento básico, creches, postos de saúde ou transporte coletivo eficiente para deslocar seus moradores. A segregação sócio-espacial, portanto, é a forma que a reprodução do espaço urbano toma, escancarando, na paisagem, a desigualdade resultante do processo de apropriação privada do espaço, acessado apenas através da compra.

Neste trabalho, iremos elucidar o caráter racial desta segregação sócio-espacial paulistana, entendendo o negro como o principal grupo populacional do município a ser atingido pela lógica capitalista que permeia a reprodução do espaço urbano, segregando-o e precarizando não apenas os espaços de moradia desta população, como também todo seu deslocamento.

Entendendo o tempo de deslocamento diário como um dos mais importantes fatores para a qualidade do deslocamento urbano, o compreendemos igualmente como possível parte do processo de segregação sócio-espacial dos moradores pobres e negros da periferia paulistana. Este tempo de deslocamento, resultante de muitas condições sociais e econômicas, pode ser utilizado para analisarmos possíveis diferenças ou semelhanças na mobilidade de diferentes populações urbanas, tanto ricos e pobres como, no caso deste trabalho, brancos e negros, atentando explicitamente para o caráter racista implícito na lógica capitalista brasileira e, consequentemente, na reprodução dos espaços urbanos do país.

Capítulo 1 – A mobilidade desigual em São Paulo

O ato de morar revela um complexo processo de segregação que ocorre na cidade na medida em que o espaço que se habita, e sua localização, não ditam apenas o uso do lugar concreto da residência em si, posto que um indivíduo utiliza inúmeros outros espaços da cidade para realizar sua vida. O ato de habitar se estende pelo espaço urbano a partir das articulações dos usos do espaço de residência com diversos outros espaços essenciais para reprodução da vida urbana. Uma variedade de lugares frequentados, como lugares de trabalho, de serviços, hospitais, escolas, espaços de lazer, de encontro, entre outros, fazem parte da vida da cidade e o acesso a estes depende, diretamente, do ponto de partida inicial que é a moradia e a disponibilidade da estrutura de transporte ao seu redor. A mobilidade se impõe na cidade, a partir do deslocamento, como necessidade ligada ao acesso a usos e direitos que ela – a cidade - pode oferecer. Entretanto, a mobilidade tende a se tornar mais complexa quando as cidades crescem e se dispersam territorialmente, aumentando distâncias e dificultando a circulação. Quanto mais precarizada e difícil a mobilidade, mais árduo o deslocamento será, barrando, direta ou indiretamente, o acesso de indivíduos aos espaços urbanos e portanto, os segregando em relação àqueles que tem tanto facilidade de se deslocar quanto possibilidade de acessar diferentes espaços de acordo com sua vontade e necessidade, sem serem impedidos pela duração da viagem, custo, distância, demora ou desconforto. Diferentes áreas das cidades promovem uma mobilidade mais ou menos facilitada, com infraestruturas de transporte de diferentes qualidades e quantidades, atribuindo velocidade e funcionalidade ao deslocamento de pessoas e mercadorias. Por exemplo, vias onde circulam automóveis, ônibus, motocicletas e caminhões, costumam se encontrar em maior quantidade e densidade nas áreas de centralidade do que nas áreas periféricas. Entre suas características estão o congestionamento ou o fluxo livre, o fluxo de usuários de acordo com o veículo utilizado, a quantidade de linhas e frotas de ônibus municipais e intermunicipais, a existência ou não de faixas exclusivas (tanto para ônibus como para motocicletas, táxis, bicicletas, etc.). Neste trabalho, temos como foco o deslocamento feito através destas vias, porém é imprescindível afirmar a importância cotidiana das estruturas de outros transportes, como metrôs, trens urbanos, ciclovias, calçadas bem cuidadas, além de outras

variedades de transporte, mesmo que ainda estejam presente em pequena quantidade nas cidades do país.

Áreas urbanas mais integradas à economia tendem a oferecer maiores e melhores opções de circulação tanto para população como para o mercado, pois além de muitas vezes acumularem uma variedade de infraestruturas de diversas tempos históricos, também devem proporcionar uma rápida circulação, fundamental para a lógica da acumulação de capital: se os trabalhadores não chegarem a tempo em seus empregos, não irão produzir valor, o mesmo ocorrendo com as mercadorias que, sem uma eficiente conexão aos lugares de produção, distribuição e a seus consumidores, serão consumidas com uma rotatividade mais lenta, diminuindo a produtividade e o lucro.

A composição da estrutura de circulação urbana está, assim, associada à reprodução sócio-espacial, submetendo-se de igual maneira à subordinação da condição social pela condição econômica. Desta forma, áreas onde circulam mais mercadorias, insumos, serviços, informação e onde moram populações de maior renda (que adquirem mais produtos e serviços) são beneficiadas em relação à mobilidade, em detrimento de áreas menos integradas economicamente, nas quais habitam consideráveis porções de população de baixa renda e onde há precarização mais intensa do deslocamento. Posta a infraestrutura de circulação que visa primeiramente a economia, uma de suas consequências é seu uso para necessidades e desejos sociais não necessariamente ligados à economia, facilitando o acesso do deslocamento não apenas para o trabalho ou consumo, como também para a apropriação social, de fato, dos espaços da cidade, facilidade esta que se torna menor nas periferias segregadas e pobres.

O deslocamento urbano se insere no mundo do consumo a partir do momento em que o transporte se torna mercadoria, visando o lucro. O transporte coletivo é consumido à medida em que é acessado diariamente, através do pagamento de uma tarifa que, por sua vez, tem seu preço formulado com base em uma taxa de lucro necessária para a empresa que fornece o serviço. Além do lucro das empresas por viagem, a indústria automobilística e de energia também são presenças fortes do mundo da mercadoria no transporte, tanto coletivo quanto privado, cada uma delas visando garantir seu próprio lucro, tanto na confecção de automóveis quanto de combustíveis. Finalmente, quando o usuário do transporte, ao pagar o preço da tarifa, do combustível ou da parcela de seu automóvel privado,

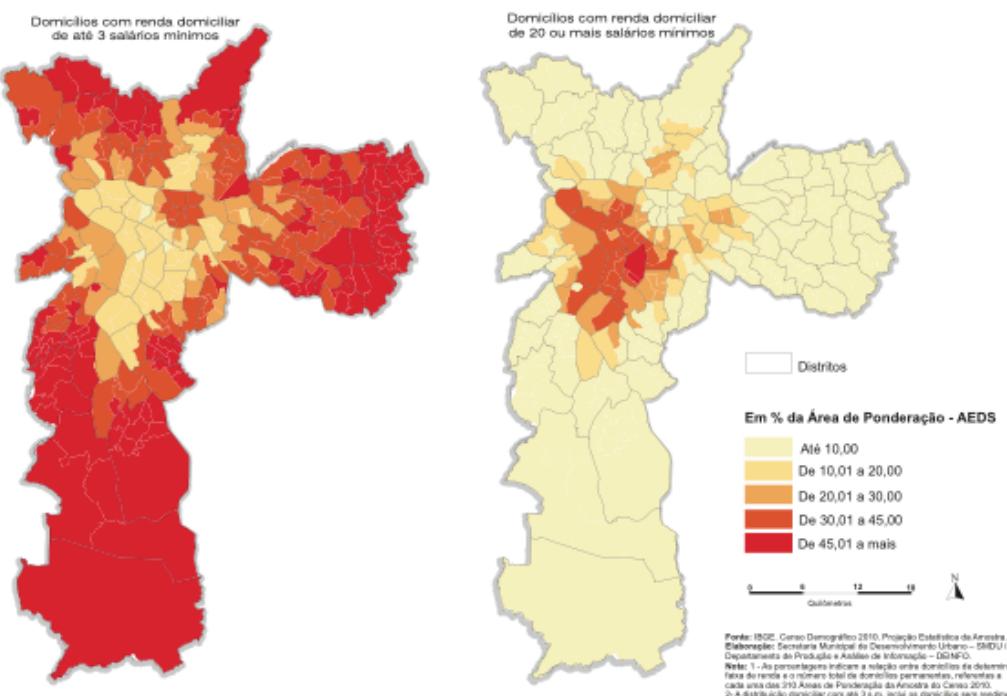
ele realiza a mercadoria-transporte, realiza o lucro de muitas indústrias cruciais para a economia nacional e internacional. Tarifas essas que, caso o transporte tivesse sua condição social superposta à econômica, teriam seu preço muito diminuído ou até mesmo inexistente, facilitando o acesso de toda a população ao espaço urbano, independentemente de sua renda e possibilidade de pagar pelo transporte.

1.1. A Importância da renda para a compreensão da mobilidade paulistana

Usadas como dados de análise, a média de renda domiciliar e a oferta percentual de empregos por setor podem contribuir para a apreensão da concentração de renda paulistana, mostrando, no território da cidade, a tendência de, quanto mais perto do centro histórico, maiores serem as rendas e ofertas de emprego.

Na **Figura 1**, observamos como a porcentagem de domicílios nos quais a renda familiar não supera 3 salários mínimos por mês se torna maior quanto mais próximo se está da periferia. Quase a totalidade dos distritos do extremo sul, leste e norte possuem mais de 45% dos domicílios com esta característica, o que não ocorre na zona oeste, onde esta quantidade é menor. Já ao se tratar dos domicílios onde a renda é igual ou maior a 20 salários mínimos por mês, vemos uma forte concentração nas zonas centro-oeste e centro-sul, com destaque para o distrito de Moema, onde mais de 45% de seus habitantes se encontram nesta faixa de renda.

Figura 1 – Distribuição de Domicílios, segundo faixa de renda, no Município de São Paulo (2010)



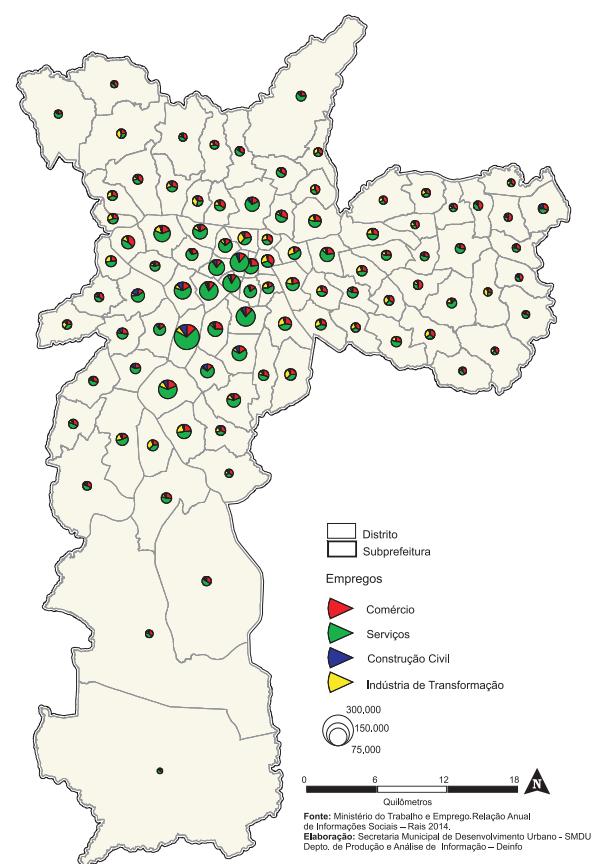
Fonte: Prefeitura de São Paulo (2010).

Há, portanto, uma concentração de domicílios de maior renda mensal em uma área limitada do território municipal, indicando que nesta área se encontram as famílias e indivíduos com maior poder aquisitivo para realizar seus consumos em geral, mas também para adquirir uma parcela de espaço urbano. As famílias de maior poder econômico, em maioria, optam por estabelecer residência neste pequeno número de distritos.

Na **Figura 2**, a participação percentual de empregos por setor nos mostra a forte presença do setor de serviços na cidade, principalmente nas áreas mais centrais, onde o número das ofertas dos setores em geral também se encontra maior. Mesmo a zona central sendo mais densa em relação à sua população, é importante mencionar que o total de habitantes em cada zona da cidade não difere tão bruscamente entre si quanto suas densidades, indicando que uma maior concentração de ofertas de trabalho na zona central pode levar a um longo deslocamento diário de um grande número de trabalhadores que viajam de todas as outras áreas da cidade, às vezes distantes e periféricas, no intuito de chegar ao emprego nas áreas mais centrais da cidade. Esta maior concentração de empregos

sugere um dinamismo econômico que implica no modo como os deslocamentos não apenas de pessoas, como de mercadorias e informação, são realizados. A velocidade se torna imprescindível para o bom andamento dos setores econômicos, assim como a proximidade entre locais, comércios e serviços, e a infraestrutura moderna que possuem. Desta maneira, áreas onde há mais trabalho (e mais renda) também são as áreas que tendem a ser mais valorizadas e integradas economicamente, necessitando de um transporte minimamente efetivo para locomover aqueles que são fundamentais para o continuamento do ciclo capitalista, os trabalhadores, e que se encontram em maior número nestas respectivas áreas.

Figura 2 – Participação percentual dos empregos por setor no Município de São Paulo (2014)



Fonte: Prefeitura de São Paulo (2014).

A concentração da oferta de empregos – e de empregos de alta qualificação – em dada região da cidade não influencia apenas a renda domiciliar de seus

moradores, como também todo o espaço urbano. Dada a pressão dos moradores de mais alta renda, seus hábitos de consumo, à forte demanda diária de viajantes vindos de todos os cantos da cidade e a própria necessidade econômica de funcionalidade do transporte, existem áreas da cidade onde a oferta de transporte é maior, mais diversa e de melhor qualidade. Aqueles que moram afastados de áreas de concentração de renda e de empregos estão mais designados à uma infraestrutura de descolamento precarizada, já que é menos importante economicamente, mesmo que utilizada por uma enorme população no dia a dia.

Além disso, a história da mobilidade e da infraestrutura de transportes durante o processo de produção do espaço urbano de São Paulo no passar dos anos, pode ajudar a compreender o deslocamento atual na cidade, iluminando os processos históricos, sociais, econômicos e culturais que levaram a este, assim como veremos de forma breve no item a seguir.

1.2. História da mobilidade

A mobilidade paulistana se associa historicamente ao uso do automóvel particular a partir do momento em que, no início de século XX, os mais ricos passam a ser atraídos para a utilização de carros ao em vez de bondes em seus deslocamentos diários, transformando radicalmente a configuração da região para que estes pudessem circular. Ruas e estradas construídas pelo poder público começam a aparecer no espaço urbano, junto com demolições e remodelações que deram origem a um plano de vias irradiadas a partir do centro da cidade.

Em 1940, a Prefeitura cria a primeira empresa municipal de transportes, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), priorizando agora os ônibus, em vez de bondes, como transporte coletivo. Em 1970, o metrô é introduzido em áreas centrais ao mesmo tempo em que se tem inicio o processo de dispersão da metrópole, no qual indústrias anteriormente localizadas em áreas centrais passam a se deslocar para municípios fronteiriços e parte da população de maior poder aquisitivo se reloca para áreas mais distantes do centro.

Ao se dispersarem, tanto os setores econômicos como a população se confrontam com o problema do deslocamento, pois mesmo dispersos, a tendência de deslocamento até a área central urbana continua, dificultando o deslocamento diário destes que se encontram mais distantes. Assim, correções de transporte,

majoritariamente viárias, visando o carro e o caminhão, são tomadas pelo poder público, almejando tanto o aumento da velocidade e conforto nas viagens diárias e beneficiando uma classe média que, cada vez mais, constrói sua identidade baseada na propriedade do automóvel. Enquanto isso, o transporte coletivo, majoritariamente ônibus, continua tendo pouca atenção do Estado, voltada à sua formalização e organização.

Atualmente, São Paulo se encontra entre as mais extensas e densas metrópoles do mundo. Seu território, anteriormente disperso, foi se densificando com o passar dos anos, processo este que complexifica bastante a mobilidade na cidade. Áreas de integração e desintegração econômica se misturam por todo o território, concentrando indivíduos, renda, oferta de empregos formais e uma infraestrutura de serviços urbanos na área central da cidade.

A seguir, analisaremos através de figuras sobre o Município de São Paulo, a estrutura atual do transporte municipal e uma possível desigualdade espacial entre estes, relacionada com sua irradiação central histórica assim como a concentração de renda neste espaço e a prioridade para o modo de deslocamento mais utilizado pelos mais ricos, o carro. Desta forma, avançaremos para a reflexão da relação destes com os dados do deslocamento diário em São Paulo por renda e tipo de transporte utilizado, além da diferença de tempo de deslocamento diário de moradores de acordo com cada área da cidade, entendendo o tempo de deslocamento como uma importante variável para se compreender a precarização e desigualdade na mobilidade urbana.

1.3. Estrutura do transporte urbano

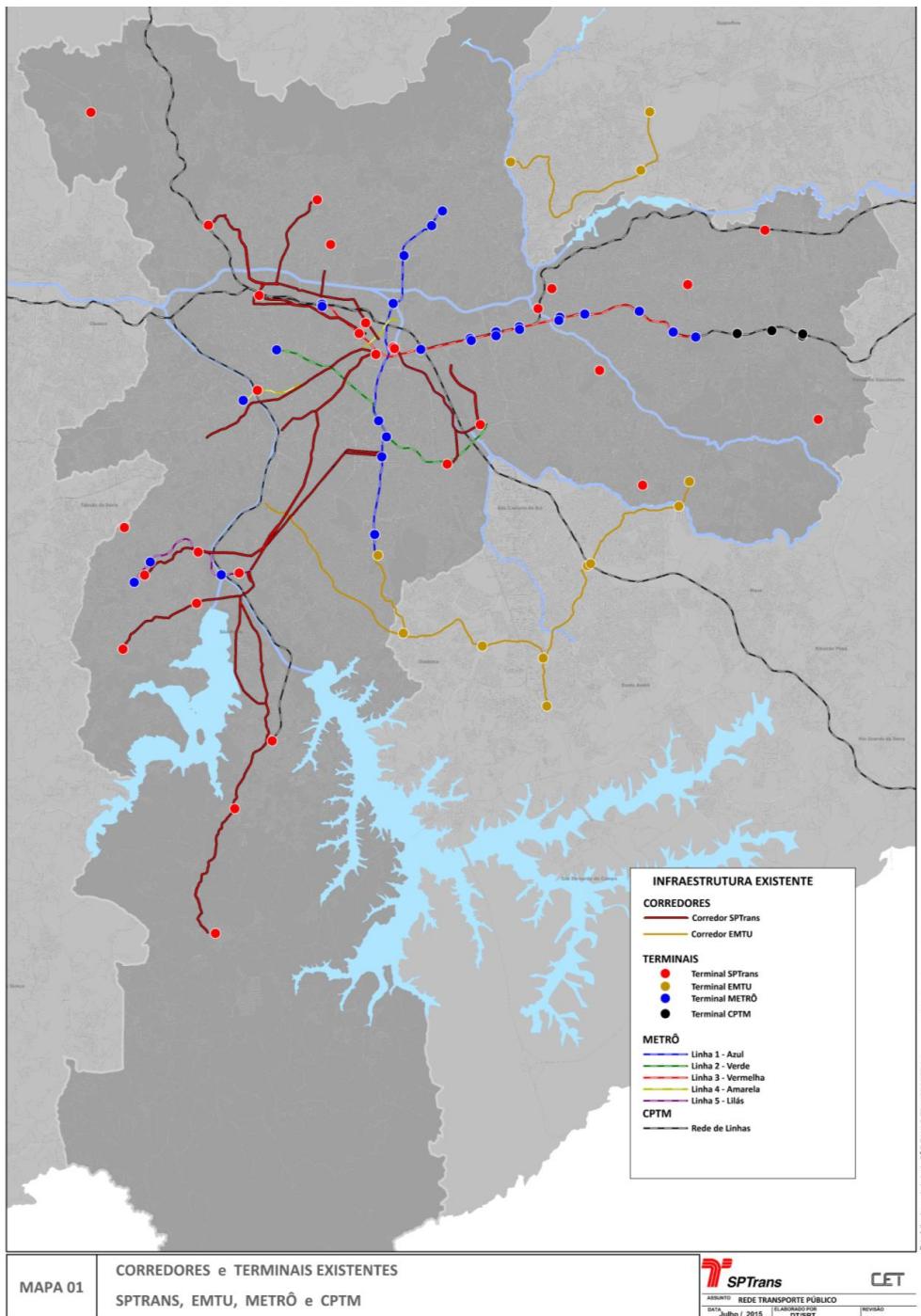
Da mesma forma que se apresentam concentrações de renda e ofertas de emprego em São Paulo, é possível observar uma concentração da estrutura de transporte urbano nesta mesma área da cidade. Não só a existência de vias públicas, que suportam tanto o transporte coletivo como o privado, mas também linhas de metros e trens se encontram em maior densidade na área central e seus entornos.

A **Figura 3** apresenta a permanência da tendência histórica de irradiação da estrutura de transporte vinda do centro, envolvendo corredores específicos para ônibus, linhas de metrô e trens. A ocupação mais antiga do centro da cidade

acarreta uma sobreposição de estruturas de transporte que foram somadas através dos anos, acompanhando, assim, a ocupação posterior de áreas mais distantes da cidade. Porém, a densidade dessas ofertas de transporte vai diminuindo quanto mais próximo das áreas periféricas se está, como podemos perceber se tratando dos terminais de metro e de ônibus municipais. É interessante atentar para a maior quantidade de corredores de ônibus municipais irradiados para as zonas oeste e sudoeste, onde também estão a maior concentração de renda domiciliar e ofertas de trabalho da cidade. O mesmo ocorre na **Figura 4**, onde as vias coletoras¹ se concentram na zona central e suas proximidades, principalmente a oeste e sul, indicando uma possível maior necessidade destas para a circulação de automóveis, ônibus, caminhões e outros veículos de rodas, além de transeuntes.

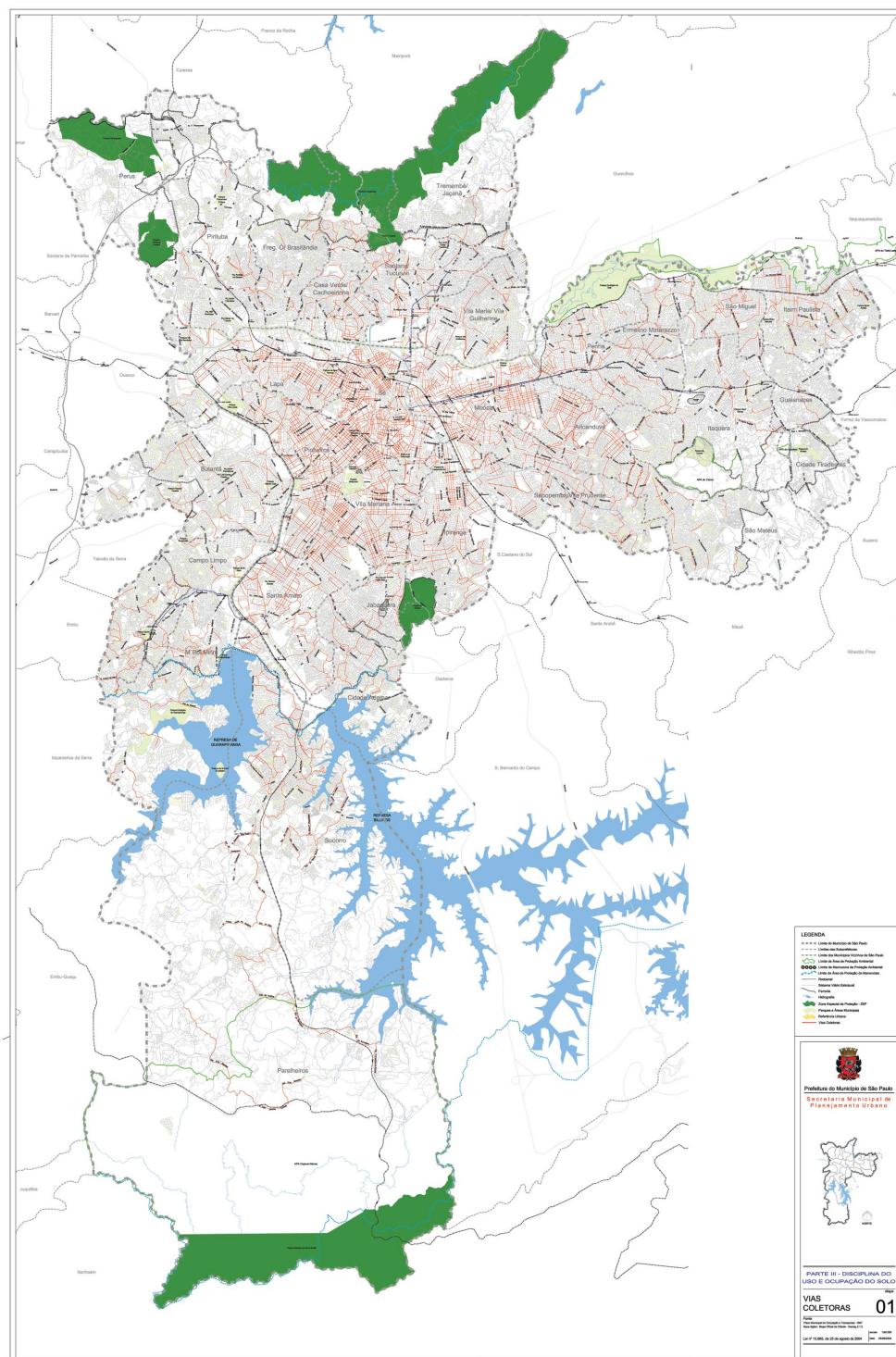
¹ Ligadas à organização e facilitação do fluxo do trânsito municipal por estarem conectadas

Figura 3 – Estrutura do transporte coletivo no Município de São Paulo (2015)



Fonte: Prefeitura de São Paulo (2015).

Figura 4 - Vias Coletoras do Município de São Paulo (2014)



Fonte: Prefeitura de São Paulo (2004).

Através das figuras a cima, podemos analisar a relação entre a presença de renda, a concentração de atividades econômicas e a mobilidade urbana em São Paulo. Em geral, estão sobrepostos nas áreas centrais e seus

arredores, os locais com a população mais abastada, com maior oferta de emprego e com uma composição da infraestrutura de circulação urbana mais rica. Ao abordar inicialmente a relação de renda e mobilidade através da estrutura de circulação principal do município, podemos entender que a reprodução do espaço urbano, subordinada à lógica capitalista, acaba se relacionando diretamente com a configuração do transporte urbano - tanto privado como coletivo - já que esta possui diferentes características de acordo com o papel econômico de cada área em que se encontra.

Em São Paulo, o espaço é reproduzido a fim de reforçar o objetivo final econômico, acumulando valor e capital. Por este motivo, áreas urbanas onde há maior circulação de capital, também serão as áreas onde mais existirá uma estrutura voltada para facilitar esta circulação, aumentando a qualidade e quantidade dos transportes a partir de muitos investimentos econômicos que, por sua vez, valorizam ainda mais estes espaços onde são instalados.

Entretanto, ocorre que esta reprodução do espaço urbano baseada na lógica capitalista que inclui, em seu processo, a produção de espaços destinados à circulação, afeta diariamente a população urbana que também está inclusa nesta lógica e neste processo. A renda individual é de suma importância para o modo como cada um vive o deslocamento, acessando (com maior ou menor dificuldade, graças à localização de sua casa e ao preço do transporte) não apenas os espaços destinados à circulação como também os espaços de destino final. Desta forma, a periferização de grande parte da população urbana não interfere apenas em seu local de moradia, como também em seu deslocamento, acesso e uso de todos os espaços da cidade.

1.4. Desigualdades no deslocamento urbano

Segundo Vasconcellos (2016), as escolhas diárias para o deslocamento urbano feitas por cada indivíduo estão intimamente ligadas à sua renda disponível para ser gasta com essa atividade, determinando quanto se pode investir no custo e tipo do transporte. Existe (em cidades brasileiras com mais de um milhão de habitantes, segundo à pesquisa do autor) uma divisão modal na qual 31,8% da população usa o transporte coletivo, 32,6% o transporte individual e 35,6% o transporte não motorizado. Nesta conjuntura, o deslocamento a pé aumenta com a

diminuição da renda enquanto o deslocamento por automóvel aumenta com o aumento da renda. O uso do transporte coletivo cresce até as faixas de renda médias para então diminuir, sendo o ônibus a opção de cerca de 80% daqueles que usam o transporte coletivo. Para o mesmo autor, na região metropolitana de São Paulo no ano de 2007, os indivíduos de menor poder aquisitivo faziam em média 1,54 viagens por dia e os mais ricos, 2,70 (75% de aumento), indicando que os últimos teriam a possibilidade de pagar por mais viagens, se deslocando mais vezes por dia.

Tabela 1 – Custo total de uma viagem urbana de 7km, segundo diferentes modos de transporte no Município de São Paulo (2010)

Modo	Custo total do deslocamento (R\$)				Custo relativo (ônibus = 1)			
	Ônibus	Moto	Auto/Gasolina	Auto/Álcool	Ônibus	Moto	Auto/Gasolina	Auto/Álcool
	2,90	3,38	6,73	6,81	1,00	1,17	2,32	2,35

Fonte: ANTP (2010).

Além da renda, outro fator decisivo na escolha individual do transporte metropolitano é o tempo de percurso, já que quanto menos tempo se gasta ao se deslocar, mais tempo sobra para outras atividades. Mesmo chegando a ter mais de 100% do custo do ônibus, o automóvel acaba por se tornar a escolha de quem pode pagar por seu alto preço, pois tende a assegurar o benefício da diminuição do tempo de deslocamento.

Tabela 2 – Tempo médio de viagem por modo de transporte no Município de São Paulo (2016)

Modo	Minutos/viagem
Coletivo	67
Individual	31
A pé	15

Fonte: Prefeitura de São Paulo (2016).

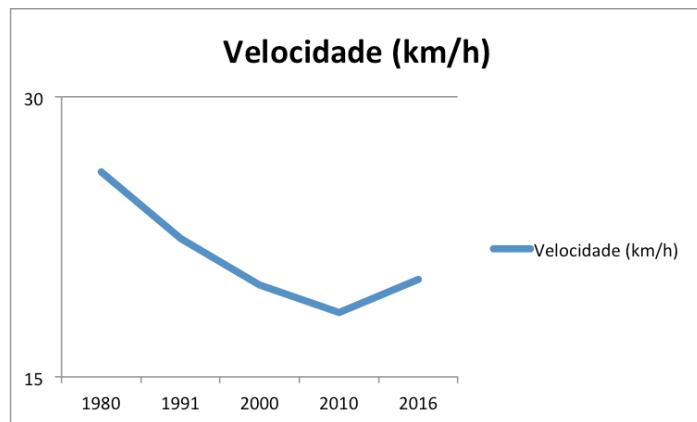
Ao mesmo tempo em que o custo de uso do automóvel é dobrado em relação ao ônibus, seu tempo médio de viagem é dividido ao meio. Todavia, vale salientar que estes valores se referem apenas à média do total das viagens, não levando em consideração a distância percorrida. De acordo com dados do relatório

de 2013 da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em municípios com mais de 1 milhão de habitantes, como São Paulo, a distância cursada por pessoas que utilizam o transporte individual é, em média, 7,4km/dia. Os que se locomovem pelo transporte coletivo atravessam 11,3km/dia e aqueles que andam a pé, 1km/dia. Estes dados levam à associação entre maior distância percorrida com maior tempo de deslocamento, indicando a possibilidade da maior distância casa-trabalho entre aqueles que utilizam o transporte coletivo.

Assim, é possível perceber diferenças no uso do transporte urbano, coletivo e privado, que podem afetar a qualidade e quantidade do deslocamento. Por oferecer maior velocidade e conforto na situação atual das cidades brasileiras, a utilização de automóveis passa a ser entendida como o ideal de meio de deslocamento por grande parte da população, e escolhida por aqueles que possuem renda suficiente para bancá-la. Conforme a pesquisa Mobilidade Urbana do Ibope (2017), baseada em entrevistas com a população paulistana, os 5 maiores motivos dos entrevistados para não utilizar o ônibus como meio de transporte são, respectivamente: 1) utilizar o carro; 2) o trajeto do ônibus ser muito demorado; 3) não precisar usar o ônibus; 4) os ônibus serem muito cheios e 5) outro tipo de transporte ser mais rápido. Estas respostas demonstram a preferência pelo carro assim como a insatisfação com a lentidão do percurso do ônibus (opinião exposta nas respostas 2 e 5) que, como dito anteriormente, ainda é o transporte coletivo mais utilizado majoritariamente no cotidiano das cidades brasileiras.

Em relação à velocidade, nos últimos 20 anos, há em média em São Paulo uma tendência à diminuição. Simultaneamente, a frota de carros cadastrados no DETRAN/SP aumentou quase 50% de 2000 a 2017 (4.000.217 automóveis para 5.914.233) e a frota de ônibus cadastrados no SPTRANS diminuiu em alguns números, indo de 15.293 no ano de 2003 a 14.760 em 2016, ao mesmo tempo que a quantidade de passageiros transportados por estes, de 2003 até 2014 (último ano no qual apresentados os dados totais anuais) sofreu aumento de mais de 100%, indo de 1.201.545.033/ano para 2.290.278.340/ano.

Gráfico 1 – Velocidade² média do trânsito (km/h) no Município de São Paulo (1980 – 2016)



Fonte: Prefeitura de São Paulo (2016).

O metrô, que nos últimos anos vem, mesmo que lentamente, abrangendo sua operação no espaço urbano paulistano com o lançamento de novas linhas, absorve progressivamente um considerável número de indivíduos anteriormente adeptos ao automóvel, ônibus e ao deslocamento a pé. Para compreender seu papel no deslocamento urbano de São Paulo, é preciso somar às diversas variáveis, a identidade da população que tem maior acesso à ele, já que são os bairros de classe média e alta que estão mais próximos das estações do metrô. Conforme Zandonade e Moretti (2012) ao citar reportagem do jornal Folha de São Paulo de 17 de janeiro de 2010, profissionais da área de incorporações imobiliárias declaram que “o anúncio das obras de uma estação de metrô valoriza imediatamente em 10% os lançamentos imobiliários próximos, e quando a melhoria urbana é entregue, o valor dos imóveis lançados sobe 30% a 40%” (p. 90), o que encarece o custo de vida desta áreas, muitas vezes expulsando seus antigos habitantes que, sem renda suficiente para permanecer, se relocam para áreas mais distantes. Apesar de importante e complexa, o peso do metrô no deslocamento urbano paulistano não será discutida neste trabalho, na qual o foco está colocado no automóvel e no ônibus municipal, que são as opções mais elegidas pela população paulistanas em seu cotidiano.

Existe um círculo vicioso no padrão de mobilidade de São Paulo, inteiramente conectado com a renda de seus habitantes, segundo Zandonade e

² Média dos horários de pico da manhã e da tarde.

Moretti (2012). Para estes autores, a elevação do número de automóveis (ligada a um relativa ascensão da renda da população brasileira nos últimos anos) leva ao aumento do congestionamento, já que a área de vias ocupada por carros chega a ser 8 vezes maior que a dos ônibus³ (VASCONCELLOS, 2016), lotando-as. Com o congestionamento elevado, aumenta o tempo de percurso, os custos e eficiência dos transportes, principalmente dos ônibus, acarretando à diminuição de seu uso pela população que, ao procurar maior qualidade, levaria ao aumento de automóveis novamente, fechando o ciclo. Assim, aqueles com poder aquisitivo para adquirir um automóvel – ou que conseguem compra-lo a partir de muito esforço pessoal e dívidas – acham uma saída particular para o problema da mobilidade paulistana usando o automóvel, já que este deslocamento costuma, em tese, ser mais rápido (mesmo que para estes a velocidade média do trânsito também esteja diminuindo). Enquanto isso, a população de baixa renda que se desloca por ônibus, acaba sofrendo cada vez mais com um congestionamento causado pelo número de automóveis dos quais eles não usufruem e que aumenta mais ao se tratar do transporte coletivo do que do privado.

Há uma crise crescente na cidade de São Paulo referente à mobilidade da população, pensada primeiramente como fonte de lucro econômico. Ao ocupar a posição de município mais rico do país, mais integrado à econômica internacional, a acumulação de capital se torna crucial para sua reprodução sócio-espacial, resultando na necessidade intensificada de circulação de trabalhadores e de mercadoria. Nesta cidade dispersa, a acessibilidade passa a ter mais importância do que a proximidade entre os lugares em si, aumentando em muito o valor dos imóveis de acordo com sua proximidade a eficientes estruturas de circulação. Mais valorizadas, estas áreas urbanas de maior acessibilidade acabam sendo ocupadas pela população mais rica que, ao mesmo tempo, também tende a usufruir mais do transporte individual como solução particular para o problema coletivo que é a mobilidade urbana. A saída individual para o problema, concretizada no aumento do número de carros nas vias, perpetua o ciclo descrito por Zandonade e Moretti (2012), aumentando o congestionamento e precarizando o deslocamento de todos, mas principalmente daqueles que utilizam os ônibus por afetá-los mais. Mesmo que

³ O autor calcula que carros possuem ocupação média de 1,5 pessoas, utilizando área urbana de 4,6m². Em um ônibus, uma pessoa ocuparia 0,60m². Ao se tratar de veículos em movimento, a diferença entre os dois pode aumentar até 10 vezes.

mostrando uma tendência geral à falência através dos anos, percebe-se que há uma clara separação na mobilidade dos mais ricos e mais pobres, que não possuem renda para acesso à moradias próximas à serviços públicos básicos, como o transporte eficiente, ou até mesmo para a aquisição de transportes particulares. Para os autores citados, em São Paulo, quanto mais distante do centro histórico e expandido, menor é a renda da população e menor a quantidade de empregos formais, nos levando a crer que grande parte dos paulistanos moradores das periferias percorrem cotidianamente uma distância maior do que aqueles dos quais suas moradias já se encontram mais próximas do centro. Mais barato que o uso do carro, as viagens feitas pelo transporte coletivo também costumam ser mais longas, como vimos a cima, indicando a associação entre menores rendas e maiores distâncias. Esta situação nos permite observar como são os moradores da periferia que mais sofrem com a precarização e crise do deslocamento urbano (que apenas tende a piorar com o aumento do uso de carros, uma solução rápida e viável apenas àqueles de maior renda), limitando seu ir e vir de acordo com a possibilidade de cada um pagar pelo transporte, ou seja, submetendo este à condições econômicas e não às necessidades dos usuários.

O tempo de deslocamento diário, que aumenta de acordo com a distância que se percorre, também deve seu aumento à precarização do sistema de transporte urbano brasileiro baseado em automóveis e ônibus. Deste modo, o congestionamento aumenta ainda mais o tempo de viagem daqueles que já se deslocam por distâncias maiores, influenciando em seu bem estar e seu tempo de não-trabalho. Entendendo a população pobre e negra como a mais suscetível à esta precarização, já que também é a população de menor rendimento do município, compararemos os tempos de deslocamento dos moradores de áreas de maior concentração de população negra e de áreas de maior concentração de população branca, a fim de descobrir se há, de fato, uma desigualdade nestes números.

Assim, torna-se perceptível como o plano econômico se relaciona com a segregação urbana paulistana, impondo a desigualdade de acesso aos espaços na vida cotidiana. Aqui, a precarização da circulação se conecta com a periferização daquele que se desloca, pois tanto o espaço de moradia como o deslocamento urbano dependem da renda do indivíduo, mesmo ao se tratar do transporte coletivo.

Capítulo 2 - A reprodução do espaço urbano e a segregação urbana

A segregação, tanto habitacional quanto a resultante de desigualdades de mobilidade, é resultado da contradição existente na reprodução sócio-espacial da apropriação privada do espaço socialmente construído; é inerente à ela e continuará se realizando no espaço urbano enquanto o processo de reprodução sócio-espacial seguir baseado na apropriação privada do espaço, barrando o acesso àqueles que não possuem a renda necessária para a apropriação.

Desigualdades espaciais podem ser observadas pelas ruas da cidade a partir das paisagens urbanas: áreas periféricas, depredadas, com construções inacabadas, sem saneamento básico, habitadas por pessoas de baixa renda, se contrapõem às grandes casas e quase palacetes rodeados por jardins e carros importados, localizados em ruas esvaziadas, limpas, verdes, ou a glamorosos apartamentos situados em áreas urbanas centrais, habitados por famílias de classe média e alta. Há, aqui, uma forte articulação entre a (falta de) qualidade e localização da moradia de diferentes classes sociais e a mobilidade urbana desigual por entre os espaços das cidades. Áreas centrais, de circulação intensa, tendem a ser habitadas por uma população que possui renda suficiente para pagar tanto pela qualidade de sua residência em si como pelo privilégio de uma rica infraestrutura urbana que a contorna, o que inclui a aglomeração de diferentes tipos de transportes coletivos (ônibus, metrôs, trens, ciclovias) e vias direcionadas ao transporte particular. Este privilégio, por sua vez, aumenta o preço dos imóveis adquiridos nestas áreas, barrando a presença da uma classe de moradores (mas que mesmo assim se encontram presentes neste espaço na condição de trabalhadores e transeuntes) impossibilitada de pagar por ele e, portanto, levando este grupo de pessoas a se estabelecerem em áreas menos centrais, mais longínquas, nos quais a precariedade da mobilidade e da infraestrutura urbana em geral se apresenta na paisagem. Portanto, é possível reparar na lotação dos pontos de ônibus periféricos, que, vazios, vão enchendo os ônibus que passam em quantidade insuficiente, cada vez mais, até chegarem totalmente lotados nas áreas centrais. Estes ônibus dividem as vias com automóveis particulares, ambos presos em longos congestionamentos nos horários de pico do deslocamento casa-trabalho e vice-versa. Neste horário, é comum um sentido da via estar totalmente paralisado enquanto o outro se encontra vazio, indicando claramente a tendência

de trabalhadores saírem dos bairros para o centro de dia, retornando, todos ao mesmo tempo, a noite. Atualmente, em São Paulo, faixas exclusivas para ônibus sugerem uma possível resolução para a insustentável velocidade mínima que atingem no trânsito, assim como para o grande fluxo de veículos em geral. Em áreas centrais, metrôs, ônibus, ciclovias e automóveis se misturam com inúmeros pedestres, todos estes parecendo tentar se locomover cada vez mais rápido, se opondo à a concentração de indivíduos nos escassos pontos de ônibus das calçadas menos movimentadas das periferias. Assim, problemas na mobilidade, como o congestionamento, a lotação e o desconforto, se tornam recorrentes no dia a dia da metrópole, afetando principalmente aqueles que se deslocam por longas distâncias. Essas desigualdades urbanas, assim como outras paisagens recorrentes na cidade de São Paulo, expressam uma morfologia espacial que coincide com uma configuração social desigual, ou seja: há uma diferenciação nos espaços de moradia e deslocamento advinda de uma hierarquia social e econômica associada à diferença entre classes sociais.

A renda diferenciada dos indivíduos associada à propriedade privada da terra, são fundamentais para a compreensão da reprodução das desigualdades espaciais urbanas. Para essa compreensão, devemos salientar como, com a ascensão do capitalismo financeiro, o mundo da mercadoria passa a dominar cada vez mais o espaço, transformando-o em condição para a reprodução continuada do capital. Isso ocorre quando, agora produtivo economicamente, criador de valor, o espaço é transformado em valor de troca e se torna propriedade privada, para que assim seja inserido no mercado imobiliário e resulte em lucro para aqueles que são seus proprietários. Desta forma, o principal acesso ao espaço urbano se dá através do mercado imobiliário. É através da troca de espaço de moradia por dinheiro (compra ou aluguel) que um indivíduo terá onde morar na cidade e se tornará proprietário ou locatário de uma parcela de espaço privado. Como numa sociedade de classes como a brasileira os indivíduos possuem rendas muito diferenciadas, seu acesso à moradia e ao espaço-mercadoria também se distinguem, associando, portanto, a morfologia social e espacial.

Assim, a propriedade, ao longo do processo de constituição capitalista, participa do processo de valorização do capital como necessidade de expansão de sua base produtiva e como implicação de fragmentos da

cidade produzidos pela lógica do mercado imobiliário que faz do solo urbano um momento do processo de valorização do capital (CARLOS, 2016, p. 104).

O espaço-mercadoria como condição de acumulação de capital se torna produtor de valor e logo se realiza como peça essencial para a reprodução econômica, social e espacial. Assim, o social (referente ao uso dos espaços pelos indivíduos conforme suas necessidades e desejos) é subordinado pelo econômico, que tem a produção de valor como principal finalidade. É por este motivo que muitos lugares da cidade - como moradias ou locais de escritórios, serviços e comércios (aqueles que não são públicos) - podem ser acessados apenas através de sua compra ou aluguel, indicando claramente a sobreposição do econômico na função social da moradia.

De maneira simplificada, pode-se dizer que cada parcela de espaço urbano possui singularidades quanto à sua localização, pois diferentes atributos (a estética, articulação com outros lugares, a infraestrutura em seu entorno, serviços - desde escolas e hospitais até reparações técnicas de alta tecnologia -, a proximidade com vias de circulação mais ou menos importantes e fluídas, a proximidade com populações de trabalhadores muito ou pouco qualificados, etc.), lhes confere diferentes preços. Estes preços, relacionados à seus valores tanto de uso quanto de troca, dentro da lógica de reprodução sócio-espacial atual, são expressos no mercado imobiliário, condicionam a distribuição de indivíduos de diferentes classes sociais que poderão adquirir cada parcela de espaço, sempre em consonância com seus respectivos poderes de aquisição. Quanto melhores e maiores estas características, mais valorizadas serão estas parcelas de espaço, tendendo à elevação de seu preço no mercado imobiliário e dando sequência a um jogo de desvalorização/valorização fundamental para o processo de reprodução do espaço urbano.

Este processo se relaciona com a morfologia espacial da cidade de São Paulo. Em relação às moradias, ao mesmo tempo em que os espaços menos valorizados e ocupados pela população de menor poder aquisitivo tendem a se localizar nas periferias da cidade, os mais valorizados, ocupados pelas classes média e alta, tendem a estar nas áreas centrais, como podemos observar na **Figura 1**, onde é apresentada a distribuição de domicílios paulistanos de acordo

com as faixas de renda da população. O local da moradia aqui é usado como uma das formas mais evidentes de percepção da desigualdade de acesso ao espaço urbano pois é diretamente mediada pelo mercado imobiliário e dependente da renda de cada família e indivíduo que pagam por seu uso. A moradia como ponto central para cada indivíduo, influencia sua relação com toda a cidade: seu acesso a serviços, ofertas de trabalho, lazer, circulação, entre outros. É a partir da moradia (submetida ao valor de troca por seu caráter de propriedade privada) que o indivíduo terá a definição de sua articulação com o resto dos lugares da cidade, já que a facilidade ou dificuldade de circulaçãoposta pela qualidade da infraestrutura de transporte podem dificultar ou não seu deslocamento e, consequentemente, seu acesso e uso das parcelas da cidade que se encontram distantes de sua moradia, processo este que submete a própria mobilidade urbana ao valor de troca do espaço de moradia.

A morfologia sócio-espacial urbana indica uma forte diferença entre centro e periferia, entre o lugar do rico e o lugar do pobre, facilmente perceptíveis através da paisagem. Hoje em dia, o contraste sócio-espacial entre centro e periferia e todos os aspectos que definem a ambos, pode ser visto como excessivamente generalizador da realidade urbana, sendo ela mais complexa do que propõe esta dualidade. A internacionalização do capital e mundialização da sociedade, ao integrar progressivamente as parcelas de espaço urbano à nova e moderna dinâmica socioeconômica, deixa de lado outras parcelas, sem associá-las na mesma intensidade à economia externa. Estas últimas tendem a receber menos investimentos econômicos e imobiliários, a não possuir a infraestrutura necessária para atividades modernas e em demanda, e, portanto, acabam desvalorizadas. A produção urbana relacionada à integração/desintegração das parcelas do espaço intensifica uma separação entre os lugares de negócios (os lugares “modernos” que se espalham a partir do centro da cidade), e a periferia, onde estão grande parte dos lugares considerados degradados e desimportantes, geralmente localizados nas franjas das cidades, longe dos centros. (CARLOS, 2016). Todavia, crescem as áreas de integração econômica na periferia: são centralidades externas à área central, associadas às mudanças residenciais da classe média para condomínios fechados distantes do centro. Ao mesmo tempo, áreas de desintegração econômica podem se estabelecer nos centros urbanos graças ao seu entupimento, questionando mais uma vez a simplificação centro-periferia.

A centralidade, compreendida como “condição e expressão de central que uma área pode exercer e representar” (SPOSITO, 2016, p. 73) e não como um lugar em si, concreto, capaz de ser mensurado, pode ser observada em muitas áreas das cidades. Em São Paulo, por exemplo, existem diversas centralidades espalhadas pelo território, porém seu centro histórico e arredores, entendendo-se para o sudoeste ainda são protagonistas desta condição de central, onde cultura, pessoas, serviços e economia dinâmica se encontram, todas no mesmo lugar. Esta característica, a reunião, conteúdo e sentido principal do urbano, possui nas centralidades sua maior expressão. Nelas se dão a “reunião de todos os elementos definidores da vida humana e simultaneidade dos atos e atividades de sua realização, como possibilidade do uso dos espaços-temos que compõem a vida” (CARLOS, 2016, p. 100). Reunião de pessoas, seus atos e usos dos espaços, de práticas sócio-espaciais, as centralidades são essenciais para a vida numa sociedade urbana, são a concretização da participação dos indivíduos na vida da cidade. A cidadania em seu fundamento é efetuada nos espaços públicos das centralidades, assim como os encontros inesperados, acontecimentos espontâneos e a realização das mais diversas criatividades e ludicidades. No entanto, a reunião contém em si sua própria negação. Aquelas parcelas de espaço onde não se encontram muitas das práticas sócio-espaciais atribuídas à reunião, tendem a se tornar apartadas tanto socialmente e economicamente quanto espacialmente das centralidades: a segregação, logo, aparece como o negativo imediato da reunião, ao apresentar uma prática social dividida daquela que é essencial para a vida urbana, partindo as relações da vida urbana nos espaço da cidade.

A reunião/concentração como conteúdo cria um referencial espacotemporal que orienta a realização da vida, posto que determina as relações sociais a partir da construção de referenciais que criam e sustentam a identidade (CARLOS, 2016, p. 100).

Devido à emergência da condição do espaço como mercadoria, a vida como essência do urbano passa a ser subordinada ao aspecto econômico ligado à lógica de valorização e acumulação de capital. Desta forma, valorizadas economicamente, áreas centrais cessam, gradualmente, no processo capitalista, de ter como característica principal a vida social da cidade e ressurgem tendo

como foco prioritário o âmbito econômico, objetivando a produção de lucro através da inserção do espaço no mundo da mercadoria, através do lazer e do turismo. Geralmente constituídas por parcelas de espaços mais valorizadas e caras, as áreas de centralidades se tornam lugar de moradia majoritária de indivíduos mais ricos enquanto, quanto mais distante destas centralidades, menos valorizadas e mais baratas se tornam as parcelas de espaço, atraindo moradores de baixa renda. Podemos observar este processo na **Figura 1**, no qual indivíduos com as menores rendas se encontram em moradias mais distantes do centro, próximas das fronteiras municipais, nas periferias.

Inserido na lógica de acumulação de capital e do mundo da mercadoria, o processo de produção do espaço se efetua fundamentado na contradição entre sua produção social (expressa na realização do ser social, de suas necessidades e desejos, de sua história que se concretiza no espaço) e a sua apropriação privada (no momento em que o espaço se torna mercadoria, produtor de valor). A medida em que a reprodução do espaço se submete ao mundo da mercadoria, abrindo portas para seu consumo através do mercado imobiliário, o espaço se torna cada vez mais fragmentado e homogêneo. Como mercadoria, se torna valor-de-troca e apresenta-se como homogêneo, de igual essência, para que seja possível sua compra e venda através do mercado. Simultaneamente, se torna fragmentado no momento em que é necessário, para o mercado imobiliário, dividi-lo em parcelas destinadas à venda. A propriedade privada se expande, dominando os lugares (anteriormente definidos por práticas sócio-espaciais) a partir de limitações e coações ao modo de apropriação dos indivíduos impostas pela racionalidade da acumulação.

À medida que a acumulação segue seu curso, o espaço produzido como prática socioespacial vai se fragmentando, apontando a propriedade da riqueza social gerada, que subsume o espaço socialmente produzido. A fragmentação se explica, assim, pelo fato de que a extensão do valor de troca do solo urbano divide e parcela o espaço, disponibilizando-o para o mercado de moradia [...] (CARLOS, 2016, p. 100).

Fragmentada, a cidade apresenta, no plano do cotidiano, intensa desigualdade nas formas de acesso a estes espaços divididos e geralmente apropriados de modo privado. A moradia muitas vezes é a forma concreta de mais

fácil percepção desta diferença de usos que também ocorre em relação aos transportes e deslocamentos urbanos. A desigualdade urbana está ligada à concepção de segregação sócio-espacial, compreendida por Sposito como **separação e rompimento radicais, sempre relativos, de uma parcela de espaço segregada com o conjunto da cidade** (SPOSITO, 2016, p. 65); é entendida como intrínseca à reprodução do espaço urbano atualmente por fazer parte da lógica do processo. Esta separação condiciona as relações sociais urbanas assim como o modo que os indivíduos se apropriam do espaço, impedindo suas reuniões e concentrações por estarem limitados pelas normas e bloqueios dos espaços-mercadorias privados ou semipúblicos. **A segregação se coloca, então, como resultado da contradição entre produção social e apropriação privada da riqueza social, negando, no processo de fragmentação do espaço, a essência da reunião que constitui o urbano.** Finalmente, a vida urbana se torna esvaziada e isolada, subordinada à lógica da mercadoria que condiciona a vida na cidade e a apropriação de suas parcelas de espaço, elucidando o deslocamento urbano atual de cidades como São Paulo.

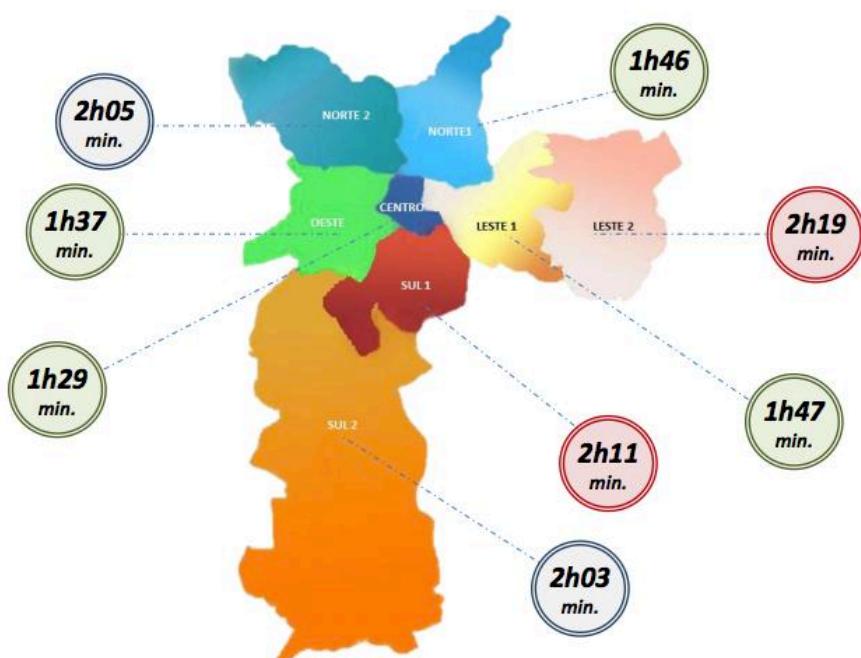
A dinâmica da segregação espacial, inerente à produção do espaço urbano, afasta social e espacialmente aqueles que não possuem poder aquisitivo suficiente para se beneficiar das centralidades da cidade. Os mais pobres, portanto, tendem a se afastar dos centros e, consequentemente, tem suas vidas e cotidiano precarizados devido às distâncias de serviços urbanos essências, de escolas, hospitais, do comércio, etc., além do tempo gasto em deslocamentos para de fato conseguirem acessar, com muito esforço, as possibilidades que apenas as centralidades urbanas podem proporcionar (serviços médicos especializados e de alta qualificação, eventos culturais únicos, entre muitos outros exemplos). A desigualdade do direito de acessar a cidade se apresenta intrínseco ao processo de segregação, empobrecendo a apropriação e compartilhamento do espaço da cidade pelo indivíduo segregado.

Capítulo 3 - Tempo de deslocamento médio diário em São Paulo

Como visto a cima, o tempo de deslocamento diário na cidade de São Paulo é mencionado como um dos maiores diferenciais na escolha do modo de transporte dos indivíduos. As viagens feitas por automóvel costumam levar metade do tempo daquelas feitas por ônibus, escolha principal daqueles que se locomovem por transporte coletivo. Entendendo o tempo de deslocamento como um dos principais aspectos que influenciam a qualidade e quantidade das viagens em São Paulo, veremos se há, entre as diferentes zonas da cidade, uma desigualdade espacial dos tempos de deslocamento diários dos moradores de cada zona e qual seria uma possível razão para a produção destas desigualdades.

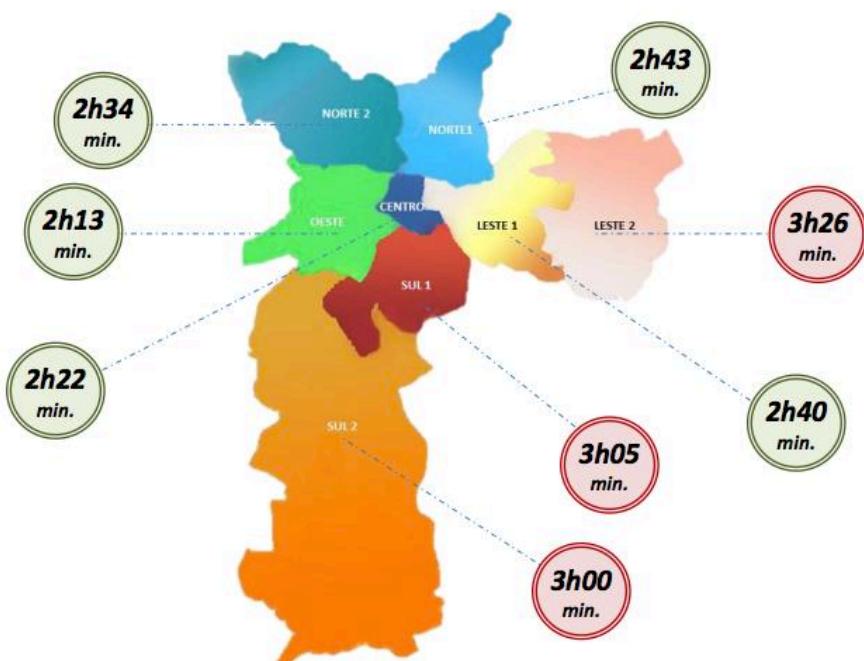
A partir do estudo “Mobilidade Urbana 2017”, efetuado em conjunto pelo Ibope, Cidade dos Sonhos e Rede Nossa São Paulo assim como a elaboração das **Figuras 5 e 6**, que reparte o município em diferentes zonas, podemos localizar o tempo de deslocamento médio diário das viagens feitas por automóveis e ônibus municipais de seus respectivos moradores.

Figura 5 – Tempo médio diário de deslocamento para realizar a atividade principal por região do Município de São Paulo (2017)



Fonte: Rede Nossa São Paulo; Ibope; Cidade dos Sonhos (2017).

Figura 6 – Tempo médio diário de deslocamento para realizar todos os deslocamentos por região do Município de São Paulo (2017)



Fonte: Rede Nossa São Paulo; Ibope; Cidade dos Sonhos (2017).

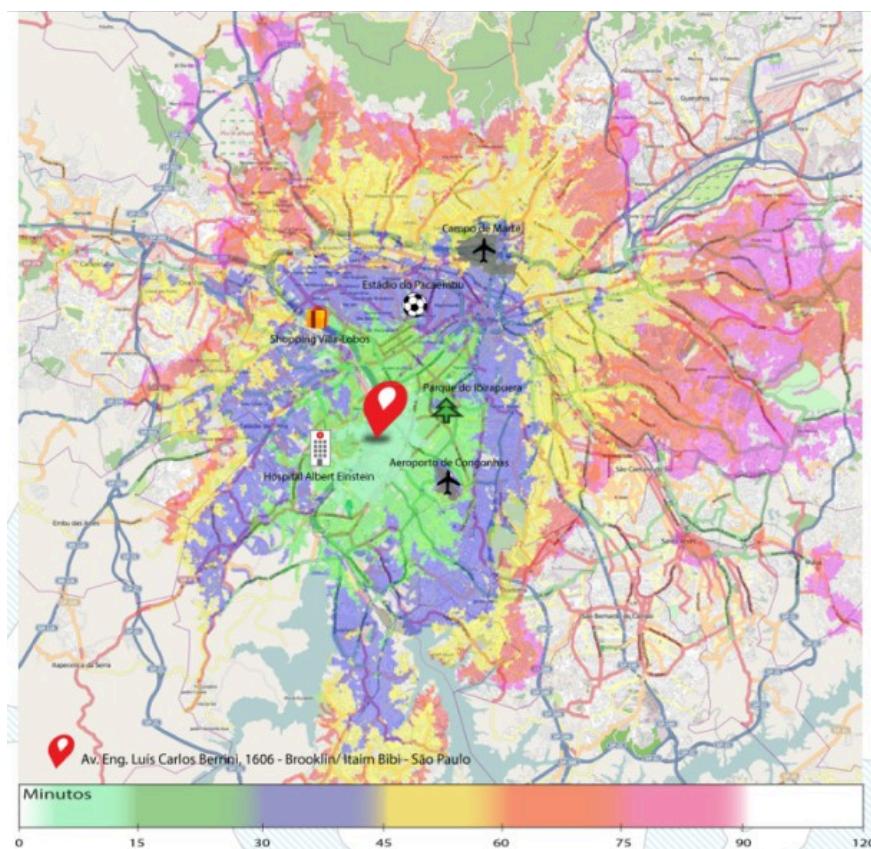
Em ambas as figuras a cima, as zonas central e oeste despontam como as com o menor tempo de deslocamento diário, seja apenas para ir e voltar do trabalho ou para realizar todos os deslocamentos necessários de um dia (ir às compras, levar os filhos à escola, etc.). As zonas norte 1, norte 2, leste 1 e sul 2 se encontram no meio da lista, enquanto as duas piores, novamente em ambas as figuras, são a zona sul 1 e a leste 2. A diferença no tempo de deslocamento da zona mais veloz (centro) para a mais lenta (leste 2), na **Figura 5**, é de 50 minutos por dia; já na **Figura 6**, chega a ser de 1h13, se tratando, dessa vez, da zona oeste e leste 2.

Essas largas diferenças no tempo de deslocamento dos moradores das diferentes zonas de São Paulo apontam uma desigualdade que vai para além dos deslocamentos, já que quanto mais tempo se demora nesta atividade, menos tempo se terá para outras, como o lazer, o descanso, o cuidado com a casa, com a família, etc. A falta de qualidade e quantidade de oferta nos transportes – como, por exemplo, o congestionamento, a demora no ponto de ônibus, a insuficiência em números da frota ônibus e sua lotação) precariza o deslocamento, aumentando seu tempo - principalmente para aqueles que se locomovem por maiores distâncias e consequentemente já passariam mais tempo circulando.

É interessante observar como entre o centro da cidade e seus entornos, onde há maior densidade de infraestrutura de transporte, concentração de ofertas de trabalho e renda domiciliar (com exceção do centro, a respeito da renda), como, por exemplo a zona, oeste e zona sul 1, existe uma enorme discrepância: enquanto a zona sul 1 figura como segundo pior tempo médio, a zona oeste e o centro da cidade se intercalam entre o primeiro e segundo melhores tempos médios.

Se tratando especialmente do transporte coletivo (de todos os tipos disponíveis em São Paulo), através da **Figura 7**, lançada pela empresa Moovit em 2013, é possível observar o tempo de viagem (de acordo com a rota mais rápida possível) de cada ponto da cidade até a Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini, nº 1606, localizada no centro estendido do município, entre a zona sul 1 e oeste.

Figura 7 – Tempo médio de deslocamento do transporte público no Município de São Paulo (2013)



Fonte: MundoGeo (2013).

Nesta figura, vemos uma progressão do tempo de deslocamento de um usuário do transporte coletivo, independentemente do tipo de transporte escolhido,

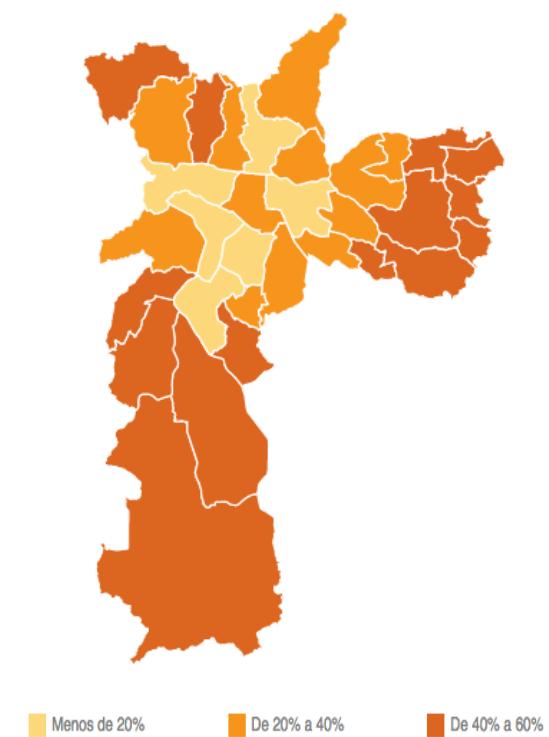
referente ao quanto mais distante do destino final ele está. Já que a localização do destino final, a Avenida Eng. Luis Carlos Berrini, é uma importante centralidade da cidade, de abundante circulação diária de trabalhadores e transeuntes, localizada mais ao sul do município, consequentemente, os deslocamentos que se iniciam em sua proximidade (zona sul 1) tendem a ser menos demorados do que os que se iniciam em locais mais distantes. Também é importante salientar a importância que esta rua e região exercem na cidade, pois sendo um centro econômico, atrai, diariamente, uma enorme quantidade de trabalhadores pouco e muito qualificados. Retomando os valores das **Figuras 5 e 6**, nas quais os tempos de deslocamentos da zona sul 1, onde está localizada esta avenida, são os segundos piores de toda a cidade, é interessante o questionamento do porquê, diferentemente de outras zonas bastante integradas economicamente, como a zona oeste, este tempo é tão alto, considerando que sua importância econômica necessitaria de uma circulação mais eficiente. A figura, por outro lado, ilustra como a centralidade e concentração de ofertas de emprego podem repercutir no trajeto daqueles que, sem encontrar empregos próximo de sua moradia periférica, e sem poder usufruir do transporte privado, se deslocam diariamente até os centros econômicos, podendo levar até 1h30 em cada deslocamento.

Capítulo 4 - A relevância da perspectiva de raça na reflexão sobre a mobilidade urbana paulistana

A relação do tempo de deslocamento com a segregação urbana e as desigualdades sócio-espaciais daí consequentes tem, na realidade brasileira, uma especificidade advinda de como o processo capitalista foi construído durante toda a história do país até os dias de hoje. A ideologia racista que perpassa a lógica capitalista de desvalorização da mão de obra se relaciona à reprodução do espaço urbano paulistano no momento em que, mais pobres do que o resto da população de outras cores, os negros não possuem renda suficiente para habitar espaços ricos em infraestrutura de transporte urbana e/ou para pagar um possível transporte particular.

Como podemos facilmente constatar na **Figura 8**, produz-se uma segregação de forte caráter racial na cidade de São Paulo, na qual a maior parte da população negra tem seu domicílio localizado em áreas periféricas. Aqui, a desigualdade racial se soma às desigualdades sociais pelo fato de que a população negra ainda se encontra em número proporcionalmente muito maior em situação de precarização social, econômica e de segregação espacial, ou seja, na base da pirâmide social brasileira quando comparada ao resto da sociedade.

Figura 8 – Concentração da população negra por subprefeitura do Município de São Paulo (2010)



Fonte: São Paulo Diverso (2010).

Vemos, pela figura acima, que mesmo o município em sua totalidade tendo 37% da população negra, existem distritos nos quais ela é até 60% da população total, enquanto em outros ela não chega nem a 20%. Os distritos de maior concentração negra são, predominantemente, distritos periféricos.

Entendendo a segregação sócio-espacial urbana como consequência da fragmentação do espaço e de sua condição de espaço-mercadoria, vimos que o acesso ao espaço urbano se dá através da compra e venda, ou seja, do mercado imobiliário. Logo, aqueles que não possuem renda suficiente para acessar um espaço de moradia digno, se relocam para espaços periféricos, cada vez mais distantes da oferta de infraestrutura urbana. Porém, é crucial sublinhar que, no Brasil, esta população segregada, sem renda, com acesso a um espaço de moradia precarizado, além de ser pobre e sem amparo social, também é majoritariamente negra. Portanto, a lógica capitalista de acumulação de capital, que perpassa não só pela alta exploração da força de trabalho, como também, hoje em dia, pela condição do espaço como mercadoria, causa uma desigualdade social

que se soma ao racismo no momento em que, o mesmo trabalhador que é o mais desvalorizado por motivos de ideologia racial e por isso possui a menor renda, também é o mais segregado, já que só pode acessar o espaço urbano através da compra: não há como o trabalhador menos valorizado ocupar os espaços mais valorizados da cidade. **O que é, em essência, uma desigualdade sócio-espacial vinculada à lógica capitalista e de reprodução do espaço urbano, consequência da segregação sócio-espacial - que divide a sociedade entre aqueles com acesso a um espaço de qualidade e aqueles que habitam um espaço com escassas condições para a propagação da vida urbana -, possui uma especificidade racial que resulta na periferização da população negra.**

Morando em áreas mais longínquas da cidade, com menos ofertas de trabalho, menos infraestrutura de transporte (como visto nas **Figuras 1, 2, 3 e 4**), a população pobre que aí habita é duplamente afetada pela segregação pois não apenas seu espaço de moradia é precarizado, mas também seu deslocamento diário. O tempo de deslocamento médio diário da população é diferente em cada área da cidade e se relaciona profundamente com outras características sócio-espaciais. O tempo de deslocamento pode servir, portanto, como um indicativo da qualidade ou precarização da mobilidade urbana dos moradores de cada parte da cidade. As possibilidades de investigação sobre o peso da desigualdade sócio-espacial vinda da segregação da população pobre, majoritariamente negra, e suas desigualdades de deslocamento, são inúmeras e incompatíveis com a extensão de nosso trabalho, por isso iremos nos deter especificamente na relação entre renda, raça, e tempo de deslocamento. A ênfase na variável racial se dá exatamente na intenção de ressaltar não apenas a desigualdade no deslocamento sofrida pela população pobre, mas também grifar que os negros, como mão de obra desvalorizada habitando e se deslocando por um espaço produzido através da lógica capitalista, são ainda mais excluídos deste espaço. São explorados e desvalorizados como trabalhadores e como cidadãos pela lógica econômica e racial brasileira, que, por sua vez, também condiciona a reprodução do espaço urbano de moradia e de deslocamento, dificultando o acesso e uso deste espaço pela população pobre e negra.

Como vimos na **Figura 8**, há uma grande concentração de negros nas subprefeituras da periferia do Município de São Paulo enquanto em seu miolo esta população tem sua presença bastante diminuída. Esta figura se assemelha com a

Figura 1, que ilustra a renda domiciliar no território, e também da **Figura 2**, onde vimos que a concentração de trabalhos formais se dá no centro da cidade, exatamente onde há a menor proporção de pessoas negras, e das **Figuras 3 e 4**, que indicam a irradiação das estruturas de transportes municipais e metropolitanos. Assim, vemos que onde se ganha menos, na periferia, moram mais negros e onde se ganha mais, em áreas centrais, moram menos negros, demonstrando conexões entre classe, raça, e segregação urbana.

Nos aprofundaremos, então, nas desigualdades do deslocamento urbano na cidade de São Paulo através de seu tempo de duração, buscando compreender como a segregação sócio-espacial afeta não apenas o espaço de moradia como também o deslocamento diário, o acesso e uso do espaço urbano de uma população específica que é a população negra paulistana. Ao tomar tempo de não-trabalho do qual estes indivíduos poderiam usufruir em outras atividades, ao em vez de se desgastar no trânsito e em transportes coletivos lotados e de baixa qualidade, esta população é mais uma vez (mais) atingida pela precarização e pela lógica de reprodução do espaço urbano que produz esta dinâmica na mobilidade cotidiana.

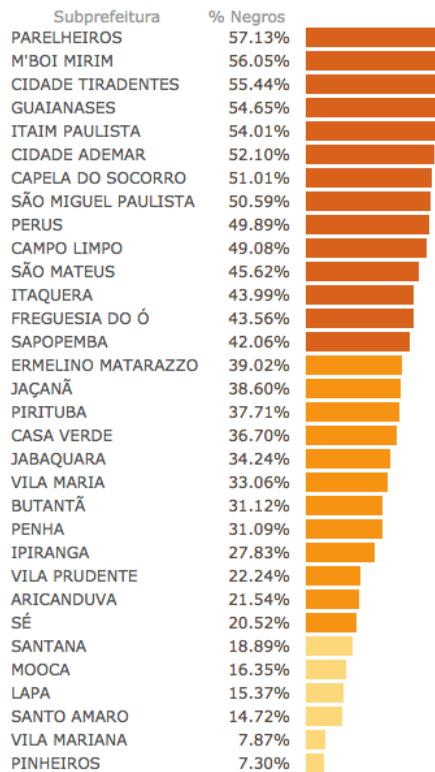
Ao utilizar dados adquiridos de pesquisas das empresas Ibope, Moovit e pelo Fórum de Desenvolvimento Inclusivo e a Prefeitura Municipal de São Paulo, faremos uma breve análise da comparação dos locais de residência de maioria branca e maioria negra junto a seus respectivos tempos de deslocamento diários, a procura de diferenças ou semelhanças. Posteriormente, daremos foco a variável racial, isolando o fator econômico e comparando o tempo de deslocamento diário de áreas do município de maior concentração de negros e brancos de igual faixa de renda domiciliar.

Capítulo 5 - Comparação entre tempos de deslocamento no Município de São Paulo através da variável racial

A pesquisa “São Paulo Diverso”, organizada pelo Fórum de Desenvolvimento Econômico Inclusivo, elaborou, através da divisão entre subprefeituras, um estudo sobre a concentração de negros no Município de São Paulo no ano de 2010. Lembrando ser a porcentagem de negros de todo o município por volta de 37%, serão comparadas as subprefeituras com as menores e as maiores concentrações de negros para que se possa analisar, através do tempo de deslocamento diário das respectivas populações, se esta polaridade está relacionada de alguma forma com desigualdades na mobilidade urbana.

A subprefeitura de Pinheiros possui a menor porcentagem de pessoas negras da cidade. Dentre um total de 289.743 indivíduos ($9.140\text{hab}/\text{km}^2$), 7,30% são negros (21.152). Bem perto deste número, está a subprefeitura da Vila Mariana, com 7,87% de negros e, em seguida, já com o dobro da porcentagem, está a subprefeitura de Santo Amaro. Fronteiriças umas com as outras, as três somam 872.400 habitantes totais e 93.422 habitantes negros.

Tabela 3 – Concentração da população negra por subprefeitura do Município de São Paulo (2010)



Fonte: São Paulo Diverso (2010).

Por outro lado, a subprefeitura de Parelheiros, com 139.441 (394hab/km²) habitantes, reúne a maior porcentagem de negros, 57,13% (79.669). M'Boi Mirim, com 56,05%, e Cidade Tiradentes, com 55,44%, a acompanham de perto. Somam 914.247 habitantes, sendo 512.656 negros. Podemos perceber, analisando a **Figura 8**, que todas as 14 subprefeituras com mais de 40% de população negra estão localizadas nas fronteiras do município enquanto das que reúnem 20% ou menos, apenas 2 dentre as 6 possuem esta característica.

A renda domiciliar média total de Pinheiros é R\$17.045,25, sendo R\$17.737,14 a média entre os chefes de família brancos e R\$9.228,74 entre chefes de família negros. Em Parelheiros, a renda média total é R\$1.973,84, sendo a média R\$2.254,87 referente aos chefes de família brancos e R\$1.780,76 aos negros. Em 2013, as subprefeituras da Sé (10,3%), Vila Mariana (13,6%) e Pinheiros (10%) concentravam aproximadamente 42% dos empregos formais

disponíveis no município, enquanto Parelheiros, M'Boi Mirim e Cidade Tiradentes empregavam menos de 2% dos formalizados cada um (São Paulo Diverso, 2015).

A baixa densidade demográfica do território da subprefeitura de Parelheiros (que representa aproximadamente 25% de todo o território do município), em torno de 394 hab/km², poderia servir como argumento para a menor presença de infraestrutura pública aí presentes quando comparada com as subprefeituras de Pinheiros, Vila Mariana e Santo Amaro que possuem, somadas, uma média de 9.497 hab/km² e, consequentemente, teriam maior demanda. Ocorre, entretanto, que a média da densidade demográfica das três subprefeituras com a maior população negra, respectivamente Parelheiros, M'Boi Mirim e Cidade Tiradentes, se encontra em 8.935 hab/km², apenas ligeiramente abaixo do primeiro grupo, não sendo possível justificar a partir da densidade demográfica uma possível falta de eficiência e precarização no deslocamento urbano destas áreas.

A partir do estudo “Mobilidade Urbana 2017”, citado anteriormente, e sua elaboração das **Figuras 5 e 6**, que reparte o município em diferentes zonas, podemos localizar as subprefeituras discutidas aqui para análise das médias de tempo de deslocamento diário de seus respectivos habitantes.

A média de tempo de deslocamento diário gasto para realizar a atividade principal no Município de São Paulo é 2h00, sendo 2h02 para aqueles que usam automóvel e 2h11 para o transporte coletivo. Em relação ao tempo gasto para a conclusão da totalidade dos compromissos diários, a média aumenta quase uma hora, estando em 2h53: 3h09 para automóveis e 3h12 para transporte coletivo. Relocalizando as subprefeituras na divisão por zonas feita pelo estudo a cima, percebemos que a subprefeitura de Pinheiros, contida na zona oeste, possui o segundo menor tempo de deslocamento para a realização da atividade principal (atrás apenas da região central) e o primeiro, no deslocamento total. Já Parelheiros, localizada na zona sul 2 (onde também se encontra a subprefeitura de M'Boi Mirim, segunda em maior concentração de pessoas negras) tem a quarta pior média de tempo de deslocamento para atividade principal e terceira pior no tempo de deslocamento total, possuindo, em ambos os casos, um tempo tanto menor que o da zona sul 1 (onde se localizam as subprefeitura da Vila Mariana e Santo Amaro, segunda e terceiras menos negras do município) quanto o da zona leste 2 (quase totalmente contida por subprefeituras com mais de 40% de negros), que se encontra em último lugar em ambos os tempos médios.

Já, na **Figura 7**, produzida pela empresa Moovit - na qual são apontados os tempos médios mais rápidos de qualquer ponto da cidade até a Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini, nº 1606, utilizando apenas o transporte coletivo, é indicado que para se deslocarem até o ponto estabelecido, os habitantes da subprefeitura de Pinheiros tomam cerca de 15 a 45 minutos, assim como os da Vila Mariana e Santo Amaro, que estão muito próximos do ponto citado. Parcialmente cortada da figura, podemos supor que, ao seguir a tendência aí apresentada, os moradores da área contida pela subprefeitura de Parelheiros tomam de 45 a 120 minutos para se locomover por transporte coletivo até a Avenida Engenheiro Luis Carlos Berrini, números ainda mais positivos do que os dos deslocamentos dos habitantes da extrema zona leste, que vão de 60 a 120 minutos. Além de claramente indicar a consequência da distância no deslocamento cotidiano daqueles que moram na periferia, já que tende-se a aumentar o tempo de deslocamento quando a distância também aumenta, podemos notar uma ligeira continuação dos melhores tempos de deslocamento do centro em direção ao oeste e sudeste do município. As subprefeituras de população mais branca estão mais próximas do ponto de referência da figura, local este que é um conhecido centro econômico da cidade, não coincidentemente. Já as subprefeituras de maior população negra se encontram bem distantes, aumentando o tempo de deslocamento de parte da população trabalhadora destas regiões que devem se deslocar diariamente para este centro econômico e concentrador de ofertas de trabalho, como vimos na **Figura 2**.

Para uma análise mais aprofundada das diferenças na mobilidade paulistana de acordo com a raça e renda, seria de suma importância verificar a constituição da infraestrutura de transporte coletivo e como estas condicionam os números apontados pela investigação da empresa Moovit. Somente com as informações cedidas não é possível concluir se a diferença nos tempos se deve apenas às distâncias maiores ou menores, ou também à facilidade ou dificuldade ao acesso ao transporte, ao congestionamento e à outros fatores. Outra informação pertinente seria os locais de trabalho aos quais os moradores da cada região da cidade mais se deslocam diariamente. Assim, seria possível a melhor compreensão de como estes deslocamentos se dão se tratanda da qualidade da infraestrutura, a distância média percorrida pelo trabalhadores de cada região, o tipo de transporte mais utilizado e assim por diante.

Todavia, podemos notar uma nítida coincidência territorial entre as figuras que abordam a renda, oferta de trabalho, infraestrutura de transportes e tempo de deslocamento urbano: quanto mais distante do centro histórico e estendido, mais precarizada é a situação da vida urbana. A densidade demográfica diminui, a renda também diminui, assim como as ofertas de trabalho, as infraestruturas de transporte e o tempo de deslocamento aumenta. Simultaneamente, quanto mais longe do centro urbano, mais a população negra cresce em porcentagem. Há uma associação entre precarização da vida, desigualdades na mobilidade, renda e raça. Como abordado anteriormente, é de extrema importância que a relação entre raça e renda no Brasil seja feita, não deixando de esquecer que o racismo não só privilegia brancos como também serve como legitimação para o esquecimento, pelo poder público e toda a sociedade, dos direitos da população negra, entendida como trabalhadores e cidadãos de segunda categoria. A grande predominância de negros em regiões periféricas não deve ser entendida apenas como uma coincidência mas sim como resultado de uma lógica econômica baseada na inferiorização racial de parte da população que os desvaloriza enquanto mão de obra, reproduzindo sua dificuldade de acesso aos espaços da cidade. Desta forma, vemos que os moradores de Parelheiros, a subprefeitura com o maior índice de pessoas negras da cidade, independentemente de seus endereços de trabalho, tomam em média 1h13 minutos a mais de tempo de deslocamento do que os habitantes da subprefeitura com o menor índice de pessoas negras, Pinheiros, onde o tempo médio é 2h13.

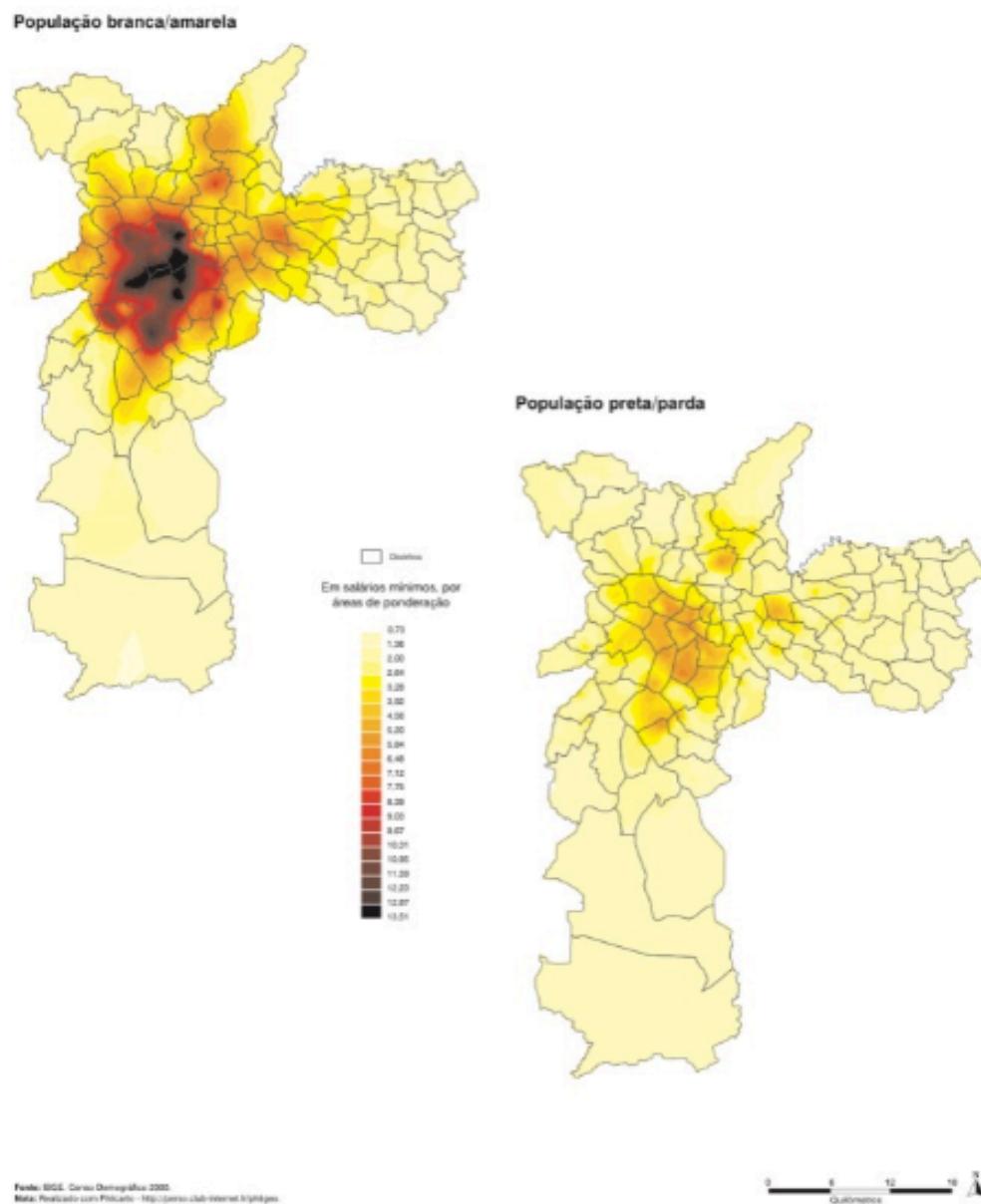
Ainda sobre a conexão entre renda, raça e tempo de deslocamento urbano, é levantado o questionamento sobre a dinâmica desta relação quando dentro de uma mesma faixa de renda para assim podermos entendê-la de forma mais precisa. Em seu texto “Desigualdades e segregação residencial por raça e classe” (2015), Daniel França discute a concentração de brancos e negros na Região Metropolitana de São Paulo através de faixas de renda, indicando um quadro onde brancos de baixo poder aquisitivo estão proporcionalmente mais representados (13,7%) nas áreas mais ricas da cidade do que a soma de negros de todas as faixas de renda (10,4%). Por sua vez, brancos da faixa de alta renda são 45,5% da população ai localizada e negros de alta renda tem maior dispersão pelo território (se encontrando em grande número em municípios fronteiriços a São Paulo). Para o autor, a segregação residencial entre negros e brancos de baixa renda segue

diminuta no período de 2000 a 2010, aumentando bruscamente ao se tratar das classes médias e altas. Como conclui França:

Se não houvesse as especificidades raciais aqui expostas e a segregação fosse puramente por classe social, haveria grande proximidade de negros e brancos da cada uma das classes, e não apenas entre os mais pobres. No entanto, o que observamos aqui também não se assemelha ao modelo – típico de cidades norte-americanas – em que raça se destacaria como sendo a principal clivagem residencial (2015, p. 249).

A reflexão sobre as relações entre desigualdades raciais e desigualdades no deslocamento urbano paulistano pode se beneficiar do recorte por faixa de renda pois desta forma é extraída a variável da classe econômica, já que todos estariam na mesma faixa, tornando-se mais perceptível uma possível influência apenas da variável racial no tempo de deslocamento urbano. Na figura a seguir, retirada do site da Prefeitura de São Paulo, podemos observar a distribuição da população paulistana no ano de 2000, por faixa de renda e por raça, abrindo a possibilidade para compararmos, mais uma vez, essa distribuição com os tempos de deslocamento cotidianos por região da cidade, anteriormente citados.

Figura 9 – Rendimento médio dos ocupados, por raça, no Município de São Paulo (2000)



Fonte: Prefeitura de São Paulo (2000)

Primeiramente, é necessário ressaltar a inexistência da representação de negros com rendas maiores que 8 salários mínimos, provavelmente resultante da ausência de números consideráveis para o mapeamento. Todavia, há uma concentração de negros de maiores rendimentos na área central do município, principalmente nos distritos de Moema, Jardim Paulista e Consolação, os dois primeiros localizados na região sul 1 e o terceiro na região central das **Figuras 5 e**

6, e, respectivamente, nas subprefeituras da Vila Mariana e Sé da **Figura 7**. Os próximos com a maior indicação de habitantes negros são Pinheiros, Perdizes, Itaim Bibi (nas zonas oeste e na subprefeitura de Pinheiros) e, já não mais interligados à uma concentração central contínua, os distritos de Tatuapé e Santana (nas zonas leste 1 e norte 1, respectivamente subprefeituras da Mooca e Santana). Ou seja, os negros de maior faixa de renda (possíveis de serem representados na figura por existirem em número compatível com o mapeamento) se concentram nas subprefeituras da Vila Mariana (zona sul 1) e Pinheiros (zona oeste), as duas com a menor taxa de população negra de toda a cidade. Enquanto Pinheiros se encontra na zona oeste, onde há os melhores tempos de deslocamento, a Vila Mariana está contida na zona sul 1, onde o tempo de deslocamento diário é o segundo pior tanto em relação a efetuação da atividade principal como da totalidade das atividades.

Já os brancos das mais altas faixas de renda (estas que são bem mais altas que as faixas de renda mais altas dos negros) se encontram principalmente nos distritos de Moema, Jardim Paulista, Pinheiros e Morumbi, se espalhando por todos os arredores centrais em uma média de faixa de renda ainda bem superior à dos negros mais ricos. Estes distritos se encontram nas zonas sul 1 e oeste, respectivamente subprefeituras da Vila Mariana, Pinheiros e Butantã. Há, porém um prolongamento mais acentuado para a zona oeste em direção ao Butantã, inexistente quando comparada à dos negros mais ricos.

É significativo que enquanto os brancos mais ricos coabitam locais de moradia com o pequeno número de negros mais ricos, como a zonal sul 1 e seu entorno, eles também se propagam em direção oeste. A zona oeste, como visto antes, é, juntamente à zona central, bastante beneficiada em relação ao tempo de deslocamento diário de seus moradores. A zona sul 1, pelo contrário, é a segunda com o maior tempo de deslocamento do município. Presentes nos espaços urbanos menos povoados por negros e os coabitando com brancos de faixa de renda mais alta, os negros mais ricos acabam por ocupar os espaços mais brancos da cidade que, simultaneamente, possuem o tempo médio mais longo (perdendo apenas para a extrema zona leste, quase inteiramente composta por subprefeituras com mais de 40% de habitantes negros). Por sua vez, os brancos mais ricos também ocupam esta área precarizada em relação à sua mobilidade mas também

se espalham, e de forma acentuada, por uma maior área da zona oeste do município, onde a mobilidade é facilitada.

Conclusão

As raízes da situação acima esboçada encontra na história um ponto importante para a compreensão do cenário atual da mobilidade urbana associada à segregação sócio-espacial. Em um país no qual a herança escravocrata permanece de forma severa até os dias atuais, é interessante analisar como a segregação sócio-espacial pode estar relacionada com o racismo inerente à sociedade brasileira, não apenas moldando mentalidades, mas também separando fisicamente brancos e negros. Para tanto, iniciaremos abordando alguns dados básicos sobre a população negra paulistana, além de alguns aspectos fundantes de sua existência na cidade de São Paulo.

No Município de São Paulo, em 2010, cerca de 37% da população se dizia preta ou parda. A porcentagem nacional desta mesma população se encontrava, no ano de 2015, em por volta de 50,7%, algumas áreas possuindo porcentagem superior a esta, como no nordeste, e outras, inferior, como em grande parte do sul do país. Desta forma, São Paulo se encontra abaixo da porcentagem média populacional de negros⁴ (mesmo que, ao se tratar de números absolutos populacionais, perca apenas para a cidade de Salvador, que é a cidade com a maior população negra do Brasil). A diferença de renda média domiciliar no município, segundo a cor de seu responsável, pode chegar a ser 2,5 vezes maior (número que apenas aumenta quando adicionada a variável de gênero à equação): entre brancos, a renda média é R\$ 7.095 e entre negros, R\$ 2.867. Em relação à educação, em 2010, 16,2% de brancos possuíam o ensino fundamental incompleto, número que chega a 29,7% quando referente à população negra. Por outro lado, 23,6% de brancos possuíam o ensino superior completo e apenas 6,4% de negros tinham igual formação.

Com estes poucos números, podemos começar a observar a desigualdade social entre raças em São Paulo. Esta tem origem na escravização de negros africanos que, na época, tinha como objetivo principal o desenvolvimento da economia colonial. Legitimada pela ideologia racial, a exploração do trabalhador negro foi, desde então, desqualificada e desvalorizada pelo capitalismo no intuito histórico de baratear a mão de obra e, assim, arrecadar o maior lucro possível.

⁴ Soma de pretos e pardos.

Após a abolição da escravatura em 1888 e a ausência de amparo social para negros e ex-escravizados, estes tiveram grandes dificuldades em se inserir no mercado de trabalho assalariado, mais tarde se transformando em grande parte da população deixada de lado do setor produtivo quando a industrialização brasileira começou a crescer. Esta, que tem como importantes bases a alta taxa da exploração de trabalho e a menor quantidade de mão de obra possível, acaba por excluir – não só, mas principalmente – o trabalhador mais desvalorizado e menos desejado do mercado: o trabalhador negro. Assim, a exploração capitalista da força de trabalho brasileira reproduz a ideologia racista (que constrói o negro como menos capaz, inteligente, eficaz, mais preguiçoso, suspeitável, desequilibrado, civilizado e, consequentemente, pior trabalhador) para legitimar a exclusão de parte importante da população do país. A lógica capitalista, que no Brasil resultou em uma enorme desigualdade social e econômica, dividindo a população em classes e faixas de renda bruscamente diferentes, utiliza o racismo fundado historicamente na época colonial para reproduzir, até os dias de hoje, o ciclo capitalista de acumulação, reproduzindo não apenas a desigualdade de classes, mas também a desigualdade racial, dado que a maior parte da população negra é pobre e a maior parte da população pobre, é negra.

Desvalorizado como trabalhador, o negro brasileiro têm dificuldade para se inserir no mercado de trabalho e como decorrência, tem, em média, uma renda domiciliar menor do que indivíduos brancos. Ao mesmo tempo, isso não significa afirmar que não há pobres brancos e não inseridos no mercado de trabalho no Brasil, mas sim que o racismo é uma ideologia que ajuda a naturalizar a desvalorização e exclusão de parte da população pobre do país, naturalizando também a desigualdade social e econômica.

Assim, pessoas com igual número de anos de estudos e instrução podem ganhar salários extremamente contrastantes ao exercer o mesmo cargo, tendo os mesmos anos de estudos e formação profissional, apenas por serem negros e negras e carregarem em seus status de trabalhadores a concepção social de serem inadequados e menos competentes. Este é apenas um dos aspectos do racismo como ideologia de raças (GUIMARÃES, 2004) que constrói estereótipos a respeito da população negra, afetando direta e indiretamente suas vidas, criando dinâmicas cotidianas de discriminação e separação entre brancos e negros, tanto no mercado de trabalho como em seus cotidianos urbanos.

A desvalorização de negros como trabalhadores e suas consequentes rendas menores quando em comparação à média da população de outras cores, está intimamente ligada à segregação urbana e às desigualdades na mobilidade. Como já foi dito, parcelas de espaço tem diferentes preços e aqueles que não possuem renda suficiente para adquirir residências em áreas com infraestrutura em melhores condições do que outras, acabam por ter de habitar áreas mais dispersas da cidade, precarizando a qualidade de seu deslocamento. A segregação residencial paulistana claramente tem seu caráter racial, como vimos na **Figura 8**, e a lógica capitalista que fundamenta esta segregação também é a que precariza o espaço periférico e menos integrado economicamente da população pobre e negra ao se tratar da estrutura do transporte, aumentando em minutos e até horas o tempo de deslocamento diário daqueles que habitam bairros com maior concentração desta população. Além disso, o próprio transporte urbano está estruturado visando a acumulação de capital, tanto em sua configuração espacial, como nas tarifas do transporte coletivo que engloba o lucro das empresas ou na hegemonia do transporte particular.

A opção por analisar a diferença do tempo de deslocamento entre negros e brancos neste trabalho, para além do rico e pobre, vem com a intenção pouco observada em outros trabalhos, de inserir a questão racial nas análises da disciplina geográfica. A segregação urbana paulistana está intimamente ligada com a ideologia racial brasileira, precarizando mais uma vez a população negra, já desvalorizada como mão de obra e inferiorizada como ser humano. Desta forma, ao ser parte estruturante do processo capitalista brasileiro – que, por sua vez, subordina a reprodução urbana do país – o racismo também se mostra presente no processo de produção do espaço de São Paulo e no cotidiano dos paulistanos, como na segregação e precarização de suas vidas. Contudo, não é apenas através da periferização de suas residências que negros e pobres se encontram segregados, mas a dificuldade e precarização em seu deslocamento diário, tanto para o trabalho como para outras atividades, barra seu acesso aos espaços da cidade em toda a sua totalidade, já que não há como desfrutá-lo se não é possível chegar até eles, impedindo uma possível igualdade racial na cidade.

Referências

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Disponível em <<http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/apresentacao.html>> Acesso em: 26 de novembro de 2017.

CARLOS, A. F. A. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, P. A; CORRÊA, R. L; PINTAUDI, S. M (Org.). *A cidade contemporânea – segregação espacial*. São Paulo: Editora Contexto, 2016. p. 95-110.

_____. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007.

FRANÇA, D. Desigualdades e segregação residencial por raça e classe. In: *A metrópole de São Paulo no século XXI – Espaços, heterogeneidades e desigualdades*. São Paulo: Editora Unesp , 2015. P. 223 – 251.

FÓRUM DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO INCLUSIVO. *São Paulo Diverso*. Disponível em: <<http://www.saopaulodiverso.org.br/estatisticas/#/layout/home>> Acesso em: 05 de outubro de 2017.

GUIMARÃES, A. S. A. *Classes, raças e democracia*. São Paulo: Editora 34, 2004.

MUNDO GEO. Disponível em <http://mundogeo.com/blog/2013/02/04/mapa-mostra-o-tempo-de-deslocamento-do-transporte-publico-de-sao-paulo/>. Acesso em: 10 de novembro de 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Disponível em:
<<http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/>> Acesso em: 13 de novembro de 2017.

_____. Disponível em
<<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/pdf/PlanMob/PlanMobSP-2015-Caderno-Mapas.pdf>> Acesso em: 26 de novembro de 2017.

_____. Disponível em <<http://smul.prefeitura.sp.gov.br/diversidade/>> Acesso em: 16 de novembro de 2017.

REDE NOSSA SÃO PAULO; IBOPE; CIDADE DOS SONHOS. *Pesquisa de Mobilidade Urbana*. Disponível em <<https://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/pesquisamobilidade2017.pdf>> Acesso em: 07 de dezembro de 2017.

REQUENA, C. A mobilidade paulistana: viária e desigual. In: *A metrópole de São Paulo no século XXI – Espaços, heterogeneidades e desigualdades*. São Paulo: Editora Unesp , 2015. P. 395 – 421.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e a centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A; CORRÊA, R. L; PINTAUDI, S. M (Org.). *A cidade contemporânea – segregação espacial*. São Paulo: Editora Contexto, 2016. p. 61-93.

VASCONCELLOS, E. C. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R; KRAUSE, C; LINKE, C.C (Org.). *Cidade em movimento – mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: IPEA, 2016. P. 57 - 81.

ZANDONADE, P.; MORETTI, R. *O padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de desigualdade*. Santiago: EURE, v. 38, n. 113, 2012. P. 77 – 97.