

São Paulo, Metrópole Corporativa

Milton Santos

「ブラジル南東部の都市発展」抜刷
1988年3月発行

SÃO PAULO, METRÓPOLE CORPORATIVA

Milton Santos

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

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

1- Gênese da metrópole corporativa

No caso brasileiro, esse esquema geral ganha tonalidades ainda mais fortes, graças à forma genuinamente brasileira de ação do Estado sobre o desenvolvimento urbano, após 1964. É dessa data a fundação do Banco Nacional de Habitação (B.N.H) cujo objetivo declarado foi de ajudar a resolver o problema da habitação que já era, então, explosivo. Esse Banco, porém, se afirmou muito mais como o agente financeiro da transformação da cidade do capital competitivo na cidade do capital monopolista. O B.N.H. vai ter um papel decisivo na conformação da *metrópole corporativa*. Devemos ter em mente que o crescimento urbano se dá ao mesmo tempo que a industrialização se desenvolve e a modernização da cidade por isso se impõe.

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

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

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

para ainda mais longe.

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

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

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

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

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

2- Crise fiscal ou seletividade do gasto público ?

Fala-se, frequentemente, de *crise fiscal da cidade*, quando se quer significar que é tão grande a amplitude dos problemas gerados pela urbanização e pela metropolização que os recursos públicos são insuficientes para fazer face à problemática social.

Nesse caso, a culpa das carências pode ser atribuída às vagas migratorias, aos seus baixos níveis de ocupação e de salários pelos quais seriam finalmente responsáveis em virtude do seu nível educacional, ou seja, por sua própria pobreza. Na verdade, se os recursos faltam para obras de caráter social é por-

que são encaminhados para obras de caráter econômico.

Vejam-se, por exemplo, os depoimentos seguintes. Para financiar o deficit de infraestrutura registrado em 1978, o prefeito de então dizia que seriam necessários 48 orçamentos iguais ao daquele ano, caso o deficit pudesse ser congelado. A pavimentação das ruas sem calçamento, que perfazem 6 681 dos 12 855 Km de rede de logradouros em 1978, custaria uma soma igual a duas vezes o orçamento municipal para aquele ano. Os 2000 Km de córregos a canalizar exigiriam um gasto de três vezes o orçamento. Lembra-se, também, por exemplo, que o município de São Paulo necessita para sua iluminação pública cerca de 450 mil luminárias, dispondo de apenas 200 mil. As novas luminárias consumiriam cerca de 10% do orçamento (1). "Nos últimos 20 a 30 anos, a média do investimento urbano em São Paulo foi de 200 dólares anuais por habitante, cifra, porém, não atingida desde 1983. Aumentando esse investimento para 410 dólares anuais a partir de 1985 e se a cidade deixasse então de crescer, seriam necessários 20 anos para atender às carências básicas da população". Essas foram, aproximadamente, as palavras do então prefeito entregando a proposta orçamentária para 1985 à Câmara Municipal (2).

Em outubro de 1985, durante o 1º Encontro de Prefeitos das Regiões Metropolitanas, o Secretário de Planejamento do Município de São Paulo declarou, com base em estudos técnicos de sua secretaria, que a cidade precisaria até o ano 2000, isto é, em 15 anos, de um montante igual a 56 orçamentos municipais para cobrir as carências existentes. E acrescentou: Isso representaria 4,4% do produto gerado ou da riqueza produzida em São Paulo.

Apenas para ganharmos uma idéia mais justa do custo que implica a recriação das chamadas economias urbanas, a fim de reabilitar a cidade para o grande capital, devemos comparar alguns preços da renovação urbana de São Paulo e o de construção das estradas transamazônicas. Para construir 282 Km de vias expressas dentro da metrópole paulistana, foi necessário gastar 21 vezes mais que para construir 2 775 Km de estradas em plena selva amazônica.

Os primeiros 14 Km de linhas de metrô na mesma aglomeração custavam 10 vezes mais que aquele conjunto de rodovias transamazônicas. Isso quer dizer que a mesma soma foi gasta para fazer um quilômetro de metrô ou 2000 Km de estradas de rodagem em uma região inóspita.

Outros números são igualmente eloquentes quando comparados ao que foi despendido para tornar as cidades mais fluidas ou para construir o esqueleto viário do país como todo. Tomando ainda como comparação aqueles 2775 Km de vias amazônicas, compare-se o custo das seguintes obras urbanas:

Via Leste (S.Paulo)	: 23 vezes mais
Via dos Imigrantes (S.Paulo)	: 4,7 *
Aeroporto do Galeão (Rio)	: 5,5 *
Metrô S.Paulo (até 1972)	: 10
Metrô Rio (até 1972)	: 6 *

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

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

É certo que a capacidade de investimento do município de São Paulo baixa de 45,86% da receita efetiva em 1974 para 15,49% em 1982. Enquanto a receita (em termos constantes) aumenta menos de 5% (entre 1974 e 1985, as amortizações aumentam de 400% e a capacidade própria de investimentos passa de 547 143 milhões (de 1984) para 82 738 milhões. Mas estes números somente ganham uma verdadeira significação quando se conhecem os itens para os quais se dirige o essencial do gasto público.

* Os dados foram obtidos a partir de informações fornecidas pelo município de São Paulo.

3- Imobilidade relativa e fragmentação da metrópole

Segundo assinala Josef Barat (1979) "a fixação de população na periferia não tem sido acompanhada pela implantação ou ampliação de um sistema de transportes coletivos adequados seja por escassez de recursos ou pela existência de obras consideradas mais prioritárias. Isto se traduz na perda de qualidade de vida destas populações, porquanto seu transporte para os locais de trabalho é oneroso e operado em condições precárias".(4)

De um modo geral, quanto mais longe é a moradia, tanto mais tempo é gasto em transporte, contabilizados o percurso dentro do veículo e o que é feito a pé para alcançá-lo. A tendência, aliás, é ao aumento do tempo gasto em viagem. Veja-se como A.V.A. Batista descreve a situação: "O distanciamento entre o trabalho e a residência tem aumentado a tal ponto que, nos últimos seis anos, elevou-se em 30% o tempo médio do deslocamento. Em 1974, havia na Região 13,9 milhões de deslocamentos diários, realizados em geral pelos 7000 ônibus que carregam, nos momentos de 'rush', o dobro da lotação máxima prevista (...) os trens suburbanos (...) 900 mil passageiros por dia (...) cerca de 700 passageiros por viagem quando não poderia ultrapassar o número de 300 (...) (...) a perda de 3 a 4 horas diárias dentro dos transportes coletivos pressupõe um 'prolongamento' da jornada de trabalho (além dos muros da fábrica) pois reduz o tempo livre do trabalhador e aumenta o seu desgaste físico e mental". (5)

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

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

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

Tomando como referência um percentual próximo dos 90% das viagens, o tempo de viagem varia entre 40 e 120 minutos:

Modo principal de transporte	tempo em minutos	Porcentagem sobre o nº de viagens
trem	120mn.	86,2%
metrô	90	89,9
ônibus	75	80,9
taxi	45	89,6
automóvel	40	87,2
motocicleta	35	86,8
bicicleta	40	88,6

Quem mais ganha, mais viaja. Quem ganha pouco quase não se locomove. Uma tese recente (1986) de

doutoramento, de autoria de Ana Fani Alessandri Carlo, que trata da industrialização do município de Cotia, na Região Metropolitana de São Paulo, permite distinguir, no total de empregados, aqueles diretamente ligados à produção, isto é, os operários, e aqueles não diretamente envolvidos no processo de fabricação, isto é, os terciários industriais.

São os primeiros os menos móveis, vivendo mais próximos do lugar de trabalho. Entre os "quadros", cujos salários são, para muitos, superiores aos dos simples operários, o percentual dos que residem em São Paulo é considerável.

Atividades industriais no município de Cotia

Local de residência	dos empregados ligados à produção	dos demais empregados
Cotia	69,4%	43%
Osasco	5,6	2,3
São Paulo	12,8	52,2
São Roque	—	—
Outros	12,1	2,5
nº absolutos	1231	398

(Ana Fani Alessandri Carlo, P.166)

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

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

Além do mais, o custo dos transportes se eleva mais depressa que os salários. Entre 1º de maio de 1979 e 1º de maio de 1981, o salário mínimo cresce de 273%, o preço de uma passagem de ônibus de 400%. O *Jornal do Brasil* (18. 10. 1981) aponta um estudo feito em São Paulo, segundo o qual a participação do custo do transporte nas despesas familiares era de 4% em 1972, de 5% em 1975 e de 12% em 1978. Entre janeiro de 1979 e setembro de 1981, o custo das passagens sobe 733%, enquanto os salários crescem apenas em 590%. Em setembro de 1984 (O Estado de São Paulo, 30. 09. 1984) o transporte consome 30% da renda dos usuários.

A tendência no longo prazo é ao aumento relativo da parcela de gastos familiares com transporte (7). Esta tendência torna-se, porém, exponencial a partir da segunda metade da década de 70 e frenética nos anos 80. Por um estudo oficial realizado em 1985 no Ministério dos Transportes, sabe-se que "... em São Paulo, em 1965, era possível adquirir com um salário mínimo 609 bilhetes de ônibus, em 1981 esse número passou para 437 e em março de 1985 para apenas 405" (8). Segundo o diretor do D.I.E.E.S.E (organismo criado pelos sindicatos e encarregado de análises da conjuntura), economista Walter Barelli, as 600 passagens de ônibus que um operário ganhando um salário mínimo podia com-

prar em 1965, reduzem-se para 536 em 1970, enquanto eram somente 333 em fins de maio de 1984. (9).

A crise econômica repercute sobre o volume da circulação na cidade (10):

	1979	1980	1981
Viagens realizadas	14 900 846	15 373 852	15 087 830
Passageiros transportados	1 264 038 229	1 293 528 776	1 266 231 386

(Anuário Estatístico do Estado de São Paulo, 1981)

O número de passageiros do sistema de transporte por ônibus intermunicipais da Região Metropolitana de São Paulo baixa a partir de 1981 até 1983 e conhece um novo incremento em 1984 e 1985, quando a economia recomeça a crescer. O número de quilômetros rodados aumenta em 1985 em relação a 1984, mas ainda está muito longe de recuperar os índices dos anos anteriores (11).

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

	nº de viagens	quilometragem
1981	100	100
1982	98,29	97,63
1983	98,08	95,27
1984	99,77	91,98
1985	105,50	92,96

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

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

O problema da imobilidade das pessoas nas cidades tem sido estudado, embora sem muita frequência, nos países ocidentais e em relação apenas com as pessoas idosas. Robert F. Wiseman (1978) assim retrata a situação: "É aparente que as pessoas mais velhas se defrontam com problemas associados com sua mobilidade espacial crescentemente limitada dentro de uma sociedade crescentemente móvel. Eles são limitados em termos físicos (em relação com a saúde), econômicos (em relação com os custos) e sociais (poucos contactos)" (12). O autor se pergunta se tais condições afetarão "a distribuição dos idosos aos níveis do Estado, da região ou da área de vizinhança".

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

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

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

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

Notas

- (1) *O Estado de São Paulo*, 16.04.1987
- (2) *Folha de São Paulo*, 07.10.1984
- (3) Carta de Alípio Beccari, assessor de Imprensa da Secretaria dos Transportes de São Paulo à *Folha de São Paulo*, 08.09.1984
- (4) Josef Barat, *Os transportes e o planejamento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*, documento apresentado ao Seminário "O crescimento urbano do Grande Rio", PUC, Rio de Janeiro, 1979
- (5) Ana Valdevez Amorim Batista, "Nordeste, capital São Paulo", *Contraponto*, ano II, 1977, nº2
- (6) Entrevista do economista Miguel Colasuonno, presidente da Ordem dos Economistas de São Paulo, *Jornal da Tarde*, 20.11.1984 e *Diário do Comércio*, 20.11.1984
- (7) Emplasa, Empresa de Planejamento da Grande São Paulo, *Sumário de Dados da Grande São Paulo*, 1984, p.133
- (8) *Folha de São Paulo*, 09.03.1985
- (9) *Folha de São Paulo*, 05.05.1985
- (10) *Anuário Estatístico do Estado de São Paulo*, 1981
- (11) *Revista de Transportes Públicos*, ano 7 set.1985, nº9, p.112
- (12) Robert F. Wiseman, *Spatial aspects of aging*, *Annals ass. Am. Geog.*, Resource Paper nº 78-4, Washington, 1978
- (13) Antonio Sarabia e Manolo Velasco, *Transport, bien final*, citada por Ramon Fernandez Duran, *Transporte, Espacio y Capital*, Editorial Nuestra Cultura, Madrid, 1980, p.76

サンパウロ：大企業のための巨大都市 ——そこでの貧困層の不動性と巨大都市の断片化——

ミルトン・サントス

1. コーポラティブ・メトロポリスの発生

コーポラティブ・メトロポリス (metrópole corporativa) とは大企業中心の巨大都市のこと。インフラストラクチャーや公共サービスが何よりもまず支配的大企業の利益のために整備され、社会資本が大企業のために向けられている巨大都市のことである。そこでは行政は市民のためのサービスの増大よりは、都市の不経済を切り捨てることに関心を示す。巨大都市サンパウロのこのような性格は、1960年代末からのブラジルを支配した経済成長至上のイデオロギーに支えられつつ、強められた。

労働者のための廉価な住宅を提供するのが目的で設立された BNH (国民住宅銀行) が労働者の賃金から強制貯蓄させた資金を、都市のインフラ、特に道路建設に融資し、大企業の営利活動に便宜を与えてきた。都市の外部不経済が巨大都市で新規に企業活動をはじめると大資本にためらわされていたが、その外部不経済は前述のような方法で調達した資金による道路建設で縮小された。道路建設は工業活動が巨大都市とその都市圏の中心部から周縁部へと拡散することを容易にした。新しく建設された高速道路によって輸送の距離・時間が短縮されたために、高速道路に沿って相互に補完する産業の工場が新しく建設されたからである。

2. 財政危機と公共支出の重点

都市の財政危機について多くのことが語られている。巨大都市の社会問題を解決しようとしても予算がまったく不十分であるといわれるが、それは予算が企業のためのインフラの整備に向けられているからである。巨大都市での社会資本充実の遅れは著しく、道路舗装、街灯など基本的なサービスが行きとどいていない部分が多い。しかも、道路建設・補修に圧倒的に多くの資金が費され、下水、照明などはあと廻りにされている。サンパウロ市の場合、1985年から2000年の間に、現状で不足する社会資本を充実にしようとするならば、現在の市予算の56年分の資金が必要であると推定される。

大資本が求めるサンパウロの再活性化、都市再開発のための費用がいかに巨大なものであるかは、それを国家的事業とされるアマゾン横断道路の建設と比較すればわかる。サンパウロ大都市圏の中の282キロの高速道路の建設費は、密林の中でのアマゾン横断道路2775キロ建設費の21倍に達したし、サンパウロ市の地下鉄の最初の14キロの建設費は、アマゾン横断道路の総工費の10倍に達した。

3. 低所得層の空間的流動性低下と巨大都市の分断化

サンパウロ大都市圏の周縁部の住民にとって交通機関の発達には人口増大に伴わず、その結果、これら住民にとって仕事場への通勤が大きな負担となり、それに伴う生活の質の低下は著しい。大都市圏東部地区住民はバス、鉄道あるいはその双方を使って通勤する場合、一日平均4時間を通勤のために費やしている。仕事場での労働時間と通勤時間とあわせた拘束時間はバス・鉄道併用の場合、最大で13時間50分に達する。

一般に所得水準の低いものほど、通勤時間が長くなる。しかし、通勤のために動く距離は、一般に所得水準が高いものほど大きくなる。これは高所得のものほどタクシー、自家用車を利用することができ費す時間が比較的小さくてすむのに、バス・鉄道併用の場合、乗車している時間と待つ時間がとても大きいであろう。

こうした通勤時間の増大と通勤費用負担の増大のために低所得層は、できるだけ動かずして生活する傾向を強めてきている。低所得のブルーカラー労働者は生産の場に近いところ(たとえ、他の条件が悪くとも)に住み、ホワイトカラーは遠方からも通勤する傾向があることがサンパウロ大都市圏コチア市郡に関する最近の研究で提示されている。

1981年から84年にかけての深刻な経済危機の期間に、低所得層は空間的流動性を低下させた。生計費の中での交通費の圧迫と、雇用機会の減少のため、低所得層は交通機関を利用する割合を減らし、できるだけ動かないようになった。サンパウロ大都市圏での交通機関乗客数は1981年から84年の間に8%減少した。サンパウロ大都市圏でのムニシピオ間を結ぶバスを利用する乗客数は1981-84年期、わずかに減少したが、乗客が動く距離数は実に8%以上減少した。低所得層の流動性低下を示している。

一方、中産階級の間で自家用車出勤するものの比率も1981年84年の間に減少した。これは映画演劇観賞、週末の家族一団の夕食の回数の減少と同じく、経済危機による家計の圧迫のためである。

このように切りつめても家計費の中に占める交通費の割合は1972年の4%から1978年の12%へと高まり、1984年には交通費は利用者の所得の30%を占めるに至っている。最低賃金(月額)で買得るバスの切符数は1965年で609枚、1981年で437枚、1985年では、405枚と減少し、信頼できる経済学者ヴァルテル・バレリの調査では、この減少の割合は一層大きくなっている。

都市住民の流動性低下、つまり日常での空間的な移動が小さくなる傾向については、西側先進国の老人に関する研究がなされてきたが、サンパウロ大都市圏の場合には、流動性低下の犠牲になるのは老人だけでなく、貧困者はその住む地区に孤立し、巨大都市は分断化される。もちろん、他の地区に働きに出かけるものは多いが、同時に、地区のとられ人となっているものも多い。このように多数の住民が日常的な移動を最低限に抑える結果、都市の地区は各自が孤立し、断片化したゲットーの集合と化し、断片化はさらに分裂・崩壊に至る。

ブラジルの経済発展モデル、空間拡大モデルは相対的流動性低下の現象をつくり出し、それは最貧層の生活に変化を及ぼしている。その結果、都市の多くの地区、その地区でフォーマルな職を見出せないもの、あるいは他の地区にインフォーマルな職も見出せないものは、自分の住んでいる地区で、どんな仕事でもよいからインフォーマルな仕事につくか、あるいは働くことをまったくやめてしまうかの状態となり、その人たちにとっては定期的な交通機関は必要でなくなってしまう。

失業、不完全就業、貧困にとらえられている巨大都市周縁部の人口の大部分にとって、この流動性の低下のために、都心までの距離は実際以上に遠いものとなり、都市面積が実際に拡大している以上に、さらに大きく映るのではなかろうか、現実に誰の目にも明らかな物理的な都市面積拡大と次元を異にした、今一つ心理的な都市面積拡大の問題が貧困層には存在する。