



# Resenha



## METRÓPOLE CORPORATIVA FRAGMENTADA: O Caso de São Paulo

de Milton Santos

Coleção Milton Santos  
ISBN 10: 85-314-1159-9  
isb 13: 978-85-314-1159-5  
Formato: 14x21 cm  
Nº de Páginas: 136 pp.  
Peso: 180 g

*DENISE SILVA MAGALHÃES<sup>1</sup>*

“[...] o **urbano** tanto pode ser mais, como pode ser menos que a cidade; e que, sem o entendimento desta, considerada em uníssono como **corpo e ação**, a interpretação do urbano é frequentemente acanhada e insuficiente.” (SANTOS, 1990, p. 11, grifos do autor).

A cidade paulistana como materialidade, e que se impõe na frente da cena como um dado dinâmico sem a qual a vida social não poderia ser entendida, é o que Milton Santos busca valorizar neste ensaio.

Editado pela Livraria Nobel e coeditado pela Secretaria de Estado da Cultura de São Paulo que o patrocinou, o livro “*Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo*” foi reeditado, recentemente, por iniciativa da Editora da Universidade de São Paulo (Edusp). Resulta de um relatório de pesquisa de Milton Santos, parcialmente redigido durante seu estágio de pós-doutorado em Paris, ambos financiados pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), mas o texto não é exclusivo da pesquisa. Para essa, reconhece Milton Santos, primeiramente, o apoio da Fapesp, bem como da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). No plano pessoal destaca a colaboração recebida da esposa Marie-Hélène Tiercelin, o apoio dos colegas, como Armen Mamigonian, com quem discutiu o trabalho e de alunos orientandos da pós-graduação:

Denise Elias, Cilene Gomes, Sérgio Certel e Wilson dos Santos que contribuíram para o desenvolvimento da pesquisa.

No Brasil, o Estado de São Paulo e a metrópole paulistana tiveram destaque particular nos estudos de Milton Santos. A obra resenhada foi complementada posteriormente, em 1994, com “*Por uma Economia Política da Cidade*”. Essa fase do autor, bastante frutífera pelas pesquisas com seus principais interlocutores e orientandos, resulta na publicação “*A Urbanização Brasileira*”, em 1993. Essas obras, apesar de separadas, guardam uma coerência entre si. Apresentam uma discussão teórico-metodológica, método e metodologia, para pensar o processo de urbanização e morfologia da metrópole

<sup>1</sup> Doutoranda em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); mestre em Análise Regional pela Universidade Salvador (UNIFACS); especialista em Cartografia pela Inter American Geodetic Survey (IAGS) – Panamá; geógrafa pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); professora do Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia (UFBA).

paulistana, em particular, e do país como um todo.

Milton Santos introduz a “*Metrópole corporativa fragmentada: o caso da São Paulo*”, cujo estudo é sustentado no método geográfico da formação socioeconômica e territorial – do mundo e lugar – sob o ponto de vista da economia política, através da qual, aliando teoria à prática, busca analisar aspectos da aglomeração paulistana, realçando variáveis: o papel do Estado no processo de urbanização; a distribuição de renda e os contrastes entre riqueza e pobreza; crescimento e crise econômica influenciando na vida social; o tamanho da cidade repercutindo na economia e sociedade; a metrópole corporativa; especulação e vazios urbanos; o problema do gasto público e sua seletividade social e espacial, além das tendências da realidade atual.

“Trata-se do entendimento de um sistema, o que supõe sua historicidade, da qual lhe advém sua singularidade” (SANTOS, p. 10). Com essa citação, o autor expõe sua filiação ideológica à dialética-marxista na obra em análise, permitindo compreender a forma de sua organização e a lógica utilizada na sua argumentação. Assim, Milton Santos apresenta São Paulo, notando, em incisivo diagnóstico, que a região paulistana praticamente nasce moderna pelo lado da produção e do consumo, isso graças à importação, pelos imigrantes, de hábitos e aspirações e pelo meio ambiente construído de forma propícia a transformações.

Segundo o autor, é na interlândia da cidade que a mecanização do espaço geográfico se dá com maior força no país, criando condições de uma expansão sustentada, constatando que, “a cada movimento renovador da civilização material nos países centrais, São Paulo e o seu retropaís reagem afirmativamente, adotando o novo com presteza e assim, reciprocamente, gerando crescimento” (SANTOS, p. 13). São Paulo cidade, segundo Santos, é o melhor exemplo de um país subdesenvolvido industrializado do Terceiro Mundo, de uma situação de modernidade incompleta, visto que nela se justapõem e sobrepõem traços de opulência, sinais de desfalecimento (estruturas sociais e políticas atrasadas), de seletividade, de extremas disparidades socioeconômicas e nela se exibem contrastes chocantes entre a riqueza de alguns e a pobreza de muitos.

Na obra, para dar subsídio à pesquisa, são utilizados dados – qualitativos e quantitativos – de instituições e autores que trabalham a temática e também dados de fontes primárias, a maioria dos quais representados em tabelas, quadros, gráficos e mapas. A crítica que se pode fazer em relação a tais instrumentos é que os três primeiros nem sempre registram as fontes dos dados, embora permitam ao leitor a análise precisa do fenômeno. Os mapas, em consonância com a época de elaboração, são representados em preto e branco, sendo utilizados métodos variáveis e modos distintos de implantação; no entanto, indicando que sofreram redução para a impressão, não permitem a leitura e interpretação do leitor e, conseqüentemente, não representam os fenômenos que Milton Santos procura elucidar. Mas isso não lhe tira o mérito, pois, neste sentido, releva-se o seu pioneirismo

diante da reação anti-quantitativista dos pesquisadores em plena época da Geografia Crítica.

Preliminarmente aos cinco capítulos e seções que se seguem, aponta Milton Santos a extensão desmesurada da cidade e os vazios especulativos como causa do seu crescimento periférico, fenômenos esses que trabalham em conjunto, influenciando-se mutuamente e agravando a problemática urbana e as dificuldades de vida do cidadão da Grande São Paulo.

Ao longo do primeiro capítulo, o autor desenvolve uma periodização, de 1881 a 1983, para comparar a expansão da mancha urbana da cidade de São Paulo, contrariamente ao citado *município* no título do mapa. De forma que, efetivamente, verifica seu crescimento territorial comparando-o ao que pode ser observado na Europa. Entre outras comparações, constata ser o fenômeno comum às cidades brasileiras e, igualmente, a outras cidades de países subdesenvolvidos, embora consideradas as especificidades das cidades.

No caso de São Paulo, aliadas às causas gerais da história da urbanização no Terceiro Mundo, as razões mais particulares, a história do país, da região e do lugar caracterizam os traços predominantes da geografia paulistana: a enorme extensão da cidade, tanto em relação ao ritmo de crescimento demográfico e de atividades, como em relação à capacidade do poder público em promover os investimentos necessários aos serviços públicos.

Ainda nesse capítulo, o autor analisa os vazios urbanos e especulação fundiária do município e da Grande São Paulo cuja expressão numérica é significativa, mas sujeita a controvérsias, segundo estudos dos autores que trabalham o tema. O fenômeno é reconhecido (embora singular) em outras capitais do Terceiro Mundo, comparado ao da grande metrópole do Rio de Janeiro e em estudos recentes de Maurício Nogueira<sup>2</sup>, em “*A questão fundiária urbana*”. Nesse segmento, segundo Santos, o modelo Banco Nacional de Habitação (BNH), criticado sob muitos pontos de vista, vem desarticular as cidades, deixando espaços vazios entre as extensões de áreas periféricas e o centro. Ou seja, a cidade se expande, incorpora novas áreas e segrega seus moradores de acordo com a estratificação social, sendo os pobres as grandes vítimas do processo.

No capítulo que vem a seguir, o autor aborda o problema habitacional na Grande São Paulo, revelador

<sup>2</sup> As densas referências, citadas como Bibliografia na obra, contemplam importantes autores que a subsidiaram, a exemplo da tese de doutoramento de Ana Fani Alessandri Carlos (1986). Entretanto, muitos autores, como Maurício Nogueira (s/d), não são citados, entre estes, Alcântara Machado (1943), Osuna (1983), Mohamed A. B. El-Fadly (1984), Ignácio Rangel (s/d), Nadia Somelkh (1986), Marcos Cintra Cavalcanti de Albuquerque (1985), Olavo Setúbal (1978), Henrique Rattner (1975), J. Beaujeu-Garnier (1973) e F. W. Boal (1970).

da profunda crise em que vive a sociedade urbana, cuja paisagem reflete “uma estrutura socioeconômica flagrantemente desigualitária” (SANTOS, p. 37). Os muitos dados referentes à região metropolitana, muito aquém da importância do problema, levam os autores, de acordo com Santos, a privilegiarem o município e, desta forma, são analisados na obra: a distribuição e localização de domicílios; distribuição de favelas e números de favelados; número de unidades habitacionais construídas; relação entre renda familiar e distância a partir do centro da cidade de São Paulo; distribuição de hospitais e leitos segundo zonas; entre outros indicadores sociais.

Em linhas gerais, os dados refletem: o número crescente de famílias que vivem em casa própria, mas entre essas se incluem as favelas e as autoconstruções; a população que vive em domicílios exíguos, densificada, em clara situação de amontoamento; os déficits habitacionais nas periferias, apesar dos esforços do poder público; os chamados loteamentos “clandestinos”, irregulares ou ilegais, sem a menor condição de habitabilidade; a aglomeração dos pobres na periferia e os contrastes com o centro, onde os recursos sociais e em infraestrutura são evidentemente concentrados; a dependência dos pobres da periferia com as áreas centrais, para o trabalho e serviços especializados; e os cortiços, antiga presença na paisagem paulistana, demonstrando condições subumanas de moradia da população, cujos dados, apesar das contradições e incongruências, revelam a rapidez com que se acelera o fenômeno.

No terceiro capítulo, o autor descreve o princípio da fragmentação do espaço na Grande São Paulo, evidenciado pela capacidade de mobilidade da população nas questões de transportes e de moradia. No primeiro caso, Santos analisa dados sobre o sistema metropolitano de transportes públicos e particulares, evidenciando a preferência (forçada) dos usuários pelo transporte coletivo sobre pneus e a importância considerável do transporte individual<sup>3</sup> que tende a crescer em países subdesenvolvidos, agravar a carga do tráfego sobre as vias urbanas, exigindo mais vias e consumindo mais combustível que os ônibus ou trens e metrô. Constata que, de 1970 a 1985, o número de carros da Grande São Paulo multiplicou-se por mais de cinco, o que respalda sua tese de que “o automóvel é o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem” (SANTOS, p. 82).

Observa o autor, como a cidade capitalista graças à respectiva distribuição dos usos do solo e localização anárquica das atividades e residências, agrava a problemática das populações mais pobres, dependentes dos transportes coletivos para se deslocarem para o trabalho. Os dados indicam como são numerosos os movimentos diários de pessoas na aglomeração paulistana.

Ainda segundo Santos, a relação é inequívoca entre nível de renda e meios de transporte, ou seja, quanto mais pobre o indivíduo, mais dependente ele é dos transportes coletivos, frequentemente precários e pelos quais paga uma parcela significativa dos seus ganhos, haja vista que o aumento do custo dos transportes é maior

que seu salário. Esta situação se agrava pela expansão da cidade e fixação da população nas periferias, onde o indivíduo perde de três a quatro horas diárias nos transportes coletivos, pressupondo um “prolongamento” da sua jornada de trabalho.

Por um lado, parte da população da periferia da Grande São Paulo se move para o trabalho no centro da cidade para compras ou para utilizar serviços, quando há possibilidade e meios; os idosos e os pobres são prisioneiros do espaço local; de outro lado, a maior mobilidade é obtida pelos que andam a pé para o trabalho, de bicicleta, motocicleta, ou em automóveis privados ou táxis. É o que Santos considera como *imobilidade relativa* de uma grande parcela da população periférica paulistana, ocasionada pelo seu baixo poder aquisitivo. Desta forma, segundo o autor “[...] a imobilidade de tão grande número de pessoas leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração” (SANTOS, p. 89-90).

A partir da tese desenvolvida na obra, Santos inicia o quarto capítulo, onde define a cidade de São Paulo como a “Metrópole Corporativa Fragmentada”.

No país, cita o autor (p. 93) “[...] esse esquema geral ganha tonalidades ainda mais fortes, graças à forma genuinamente brasileira de ação do Estado sobre o desenvolvimento urbano, após 1964”, quando o BNH vai ter um papel decisivo na conformação da metrópole corporativa. Aliada à industrialização que se desenvolve, a modernização da cidade se impõe, os habitantes urbanos reclamam serviços, os negócios e as atividades econômicas necessitam dos meios gerais de produção e a ideologia do desenvolvimento e crescimento reinantes, respectivamente nos anos 50 e fins dos anos 60, ajudam a criar a metrópole corporativa “[...] muito mais preocupada com a eliminação das [...] deseconomias urbanas do que com a produção de serviços sociais e com o bem-estar coletivo (SANTOS, p. 94).

Dentro dos contrastes observáveis nas paisagens visíveis e invisíveis, a cidade continua a crescer, ampliada pela especulação e pelo consumo; uma metrópole corporativa, cujo poder público é chamado a exercer um papel ativo na produção da cidade, beneficiando a população, mas, principalmente, as empresas hegemônicas, obedecendo à mais restrita racionalidade capitalista.

Os números dos gastos públicos destinados a enfrentar a problemática urbana na Grande São Paulo ganham significado, sobretudo a rubrica transportes; entretanto, quando se fala de crise fiscal da cidade relativa à falta de recursos para obras sociais é porque, segundo Santos, esses são encaminhados para obras de caráter econômico, selecionando-se os gastos públicos.

Qual a tendência futura dos grandes problemas que afligem a Grande São Paulo? A questão é abordada no

<sup>3</sup> Neste âmbito, Santos demonstra a situação flagrantemente diversa nos países desenvolvidos, com o predomínio do transporte público como meio de deslocamento.

último capítulo quando Milton Santos busca compreender a situação da época, analisando os dados com o objetivo de encontrar as tendências e onde estas se encontram, para chegar às raízes dos problemas. A partir daí, numa visão socioeconômica global, aponta: zonas favorecidas onde moram os ricos e os de classe média; áreas de residência de operários, as quais apresentam índices positivos; disparidades intramunicipais, municipais e sub-regionais no tocante aos gastos por habitante; o papel de São Paulo como lugar central de trabalho dos moradores das periferias e lugar de importância das relações mantidas entre os núcleos periféricos; o isolamento dos lugares periféricos e seus habitantes, quanto à distribuição das linhas de ônibus; e a evolução favorável da região do ABC e em outros municípios do sudeste, onde o investimento social é mais elevado do que na Região Metropolitana.

Dando seguimento à sua análise, Santos aponta três tendências. A primeira indica certo influxo dos transportes coletivos, favorecido por programas de ampliação da frota de ônibus e melhoria de corredores de tráfego. Nesse âmbito, observa Santos a displicência das metrópoles diante de graves problemas emergentes, tarefa assumida por instituições extra-regionais ou internacionais, como o Banco Mundial; a segunda tendência assinala a “fortificação” - também chamada pelo autor de guetos às avessas - dos bairros de classes médias e dos segmentos mais afastados da população, motivada, principalmente, pela violência urbana; como última tendência, a criação de uma vida local regional em certos setores da periferia, ressaltando o autor a importância do fato, pois que “[...] a densidade da população e dos trabalhadores junto a organizações sociais oferece a possibilidade de transformar quantidade em qualidade”. (SANTOS, p. 108).

Segundo o autor estudado, se não se mudarem as condições estruturais da Grande São Paulo, os problemas relacionados à pobreza tendem a reproduzir-se e a aumentar, mas, concluindo o capítulo, defende a posição de que a solução durável está no “[...] reconhecimento dos valores humanos que devem inspirar a elaboração de uma política fundada na justiça social e não em considerações de lucro” (SANTOS, p. 112).

Sob a luz de que “o mundo e o lugar, intermediados pela formação socioeconômica e territorial” é um princípio de método a adotar para se apreender o significado de cada caso particular, Santos analisa, na obra, aspectos da aglomeração paulistana e, com a criatividade que lhe é peculiar, apresenta conceitos, categorias e noções tais como, globalização, metrópole corporativa, fragmentação, planejamento da cidade, seletividade, conflitos e realidades, que permitiram uma análise aprofundada da organização espacial e processos sociais da Grande São Paulo no contexto intra-urbano, urbano, urbano paulistano, e em outros níveis escalares (regional, nacional e global).

Tônica maior da sua contribuição à análise espacial, Santos apresenta uma sistematização teórica-metodológica, como citado, ao estudo do processo de urbanização da metrópole paulistana, que, como o autor sugere, é o exemplo que deixa mais claras, pela sua expressão, as

contradições desse processo. Entretanto, esses caminhos metodológicos apontados por Santos dão suporte a estudos de metrópoles dos países subdesenvolvidos, haja vista que o modelo corporativo de cidade, no que diz respeito ao Brasil, passou a ser a realidade da maioria das metrópoles. De forma que reconhecemos a fecundidade do trabalho, pois sugere campos de pesquisa ao estudioso das cidades, e daí sua utilidade e leitura obrigatória.

Neste âmbito, releva-se o clássico *Centro da cidade do Salvador*: estudo de geografia urbana, do mesmo autor, em 1959<sup>5</sup>, na qual Milton Santos elabora uma análise de caráter eminentemente histórico-geográfico que apreende o dinamismo da cidade do Salvador, ao final da década de 50. Na época de elaboração da obra, falta em Santos a sistematização teórico-metodológica, apresentada, posteriormente, em outras obras de sua autoria, como na *“Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo”*, o que vem a acentuar o seu mérito.

Na obra resenhada, Milton Santos revela, de forma geral, que a estruturação do espaço urbano paulistano reflète a maneira pela qual o poder público realiza o seu trabalho de gestão, sempre vinculado a atender às exigências do capital privado, transformando São Paulo numa cidade corporativa que se fragmenta em várias partes desarticuladas, tanto social como economicamente.

Dessa maneira, nos transportamos ao presente dessa megalópolis paulistana, com sua constelação de cidades de grande porte, ocupação de áreas cada vez mais distantes dos centros urbanizados, verticalização em ritmo vertiginoso, massificação e a cosmopolitização dos costumes e mentalidades e que continua a gerar estímulos a estudiosos do seu processo de urbanização. Inevitável, pois que os conceitos e formulações teóricas elaboradas no passado sejam reinterpretados e imbuídos de novos sentidos analíticos.

Fica, no entanto a questão: mais de vinte anos passados da *“Metrópole corporativa fragmentada”*, o quanto São Paulo mudou?

## REFERÊNCIAS

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso da São Paulo*. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990. 116 p. il.

\_\_\_\_\_. *O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana*. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufba, 2008. 208 p. il. (Coleção Milton Santos; 13).

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Salvador: transformações e permanências (1549-1999)*. Ilhéus: Editus, 2002. 456 p. il.

<sup>4</sup> Foi consultada a segunda edição, em 2008.