

**Uma análise comparativa de âmbito socioeconômico entre bairros periféricos e bairros centralizados de São Paulo (Brasil)**

*A comparative analysis of the socio-economic environment between peripheral and centralized neighborhoods in São Paulo (Brazil)*

DOI: <https://dx.doi.org/10.26694/2764-1392.5617>

Kevin Willian Mendes Cunha<sup>1</sup>

**Resumo:** O presente artigo tem como objetivo aprofundar o pensamento crítico em relação ao contraste existente nas condições sociais e econômicas, a partir da abordagem do desenvolvimento socioespacial no Município de São Paulo e em seus devidos Distritos e Unidades Administrativas (Subprefeituras). Para ilustrar o divergente cenário socioeconômico dos moradores, fez-se uma análise quantitativa, na qual foram utilizados dados distritais, com ênfase para a relação entre centro e periferia. O resultado realça a disparidade nas condições de vida dos moradores com relação aos seus devidos locais de residência. Dessa forma, a discrepância reflete a situação desfavorável a respeito da realidade socioeconômica, infraestrutura e a segregação urbana presentes na cidade de São Paulo. Em síntese, o contexto e fatos históricos serão abordados em conjunto com gráficos, dados econômicos e sociais, de modo que serão utilizados no presente artigo como ferramenta para coleta de informações, a fim de traçar novas perspectivas sobre a hegemonia da renda média nas regiões afastadas do centro da capital, para assim, absorver os efeitos do desempenho importante de um bairro, sobretudo periférico, em uma grande capital no país.

**Palavras-chave:** São Paulo; Economia; Desenvolvimento Urbano; Bem-estar social; Mobilidade.

**Abstract:** The aim of this article is to deepen critical thinking in relation to the contrast in social and economic conditions, based on an approach to socio-spatial development in the Municipality of São Paulo and its Districts and Administrative Units (Subprefectures). To illustrate the divergent socio-economic scenario of the residents, a quantitative analysis is carried out, using district data, with an emphasis on the relationship between the center and the periphery. The result highlights the disparity in the living conditions of residents in relation to their respective places of residence. In this way, the discrepancy reflects the unfavorable situation regarding the socioeconomic reality, infrastructure and urban segregation present in the city of São Paulo. In summary, the context and historical facts will be addressed together with graphs, economic and social data, so that they will be used in this article as a tool for collecting information, in order to draw new perspectives on the hegemony of average income in regions far from the center of the capital, in order to absorb the effects of the important performance of a neighborhood, especially peripheral, in a major capital in the country.

**Keywords:** São Paulo; Economy; Urban development; Social welfare; Mobility.

*Artigo recebido em 01/04/24. Artigo aceito em 31/05/2024.*

---

<sup>1</sup> Graduando em Ciências Econômicas na Universidade Federal de Santa Maria (UFMS).

E-mail: [kevinwillian0602@gmail.com](mailto:kevinwillian0602@gmail.com) ; ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-9093-3126>

INFORME ECONÔMICO (UFPI) – ISSN 2764-1392

ANO 26 – VOLUME 48 – NÚMERO 1 – JANEIRO-JUNHO, 2024

## Introdução

São Paulo é hoje a quinta maior cidade do mundo e a maior da América Latina. Com uma concentração de habitantes que ultrapassa os 12 milhões, uma área de 1.523,3 km<sup>2</sup>, uma densidade de 7.398,26 habitantes/km<sup>2</sup>, e, quando se inclui a região metropolitana, esse número pode ser maior que 20 milhões.

Nesse sentido, sob aspectos econômicos, a cidade obteve em 2022 um Produto Interno Bruto (PIB) de 1,6 trilhões, segundo o Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), portanto representa quase 1/6 do PIB brasileiro, que foi de cerca de 10 trilhões no mesmo período.

Dessa forma, é uma metrópole que detém boa parte da produção do país, no entanto, no decorrer da pesquisa, serão abordados aspectos socioeconômicos, pois se torna importante abordar o aspecto cotidiano, bem como o bem-estar social de quem habita a grande metrópole.

Sob esse viés, Dias e Sakr (2014) dissertaram a respeito da oposição que acontece quando a cidade se afirma como um importante polo econômico e financeiro mundial, e enquanto isso apresenta imagens perceptíveis a respeito das condições de desigualdades socioeconômicas.

À vista disso, é importante mencionar que a cidade tem poucas regiões com as melhores situações em relação à mobilidade, acesso à cultura, bem como oportunidades de trabalho. Esse fato dificulta o acesso, prioritariamente, a regiões mais culturais, isso direciona a falta de aproximação a outras condições, o que gera um afastamento do lazer, saúde e educação.

Por meio de análise quantitativa, buscou-se demonstrar que a distância entre o centro e a periferia está diretamente ligada à renda, mobilidade e bem-estar social dos moradores dessas regiões. Assim, percebe-se que quanto mais distante do centro, menor são a renda, a infraestrutura e o acesso à educação, cultura e lazer.

Nesse íterim, ao discordar sobre a relação, especialmente do centro paulista até os bairros mais afastados, nota-se que os aspectos socioeconômicos envolvidos apresentam as análises das relações entre componentes relacionados aos problemas sociais de ambas as regiões, bem como os dados de elementos econômicos.

Dessa forma, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é um índice que agrega educação, renda e expectativa de vida ao nascer. Para começar, utiliza entendimentos básicos referentes às condições de vida e, dessa forma, consegue fornecer uma fácil visualização no que diz respeito à comparação socioeconômica no ambiente urbano da cidade de São Paulo.

Para delimitar as classes sociais e suas localidades, é necessário um estudo isolado, nas devidas subprefeituras, sobre a renda *per capita* dos residentes. Outro atributo a ser discutido é o

índice de mobilidade obtido pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano a partir da Pesquisa de Origem e Destino do Metrô de São Paulo, que por sua vez, calcula a média de viagens por habitantes, pois agrega as viagens individuais e coletivas. Dessa forma, pode-se visualizar de que maneira o afastamento espacial e outras condições como renda podem influenciar nos deslocamentos dos habitantes da cidade de São Paulo.

Além disso, é preciso destacar que durante o desenvolvimento da pesquisa serão utilizados artigos, sites com dados para ilustração das ideias apresentadas, tal como autores(as) que demonstrem uma análise sobre o direito à cidade, segregação urbana, desigualdade e desenvolvimento municipal.

Desse modo, o estudo se faz necessário na medida em que utiliza sistemas de serviços de transporte, mobilidade e acessibilidade como exemplo de imagens bem construídas de uma sociedade em construção, a qual precisa de um sistema que possibilite equidade e direito à moradia, lazer e saúde para todos.

Ademais, vale ainda ressaltar que os processos urbanos, espaciais e sociais, os quais serão apresentados no decorrer do estudo, não estão em exclusividade na cidade de São Paulo, pois de formas semelhantes podem ser encontrados em outras capitais brasileiras.

Sob essa ótica, este estudo aborda os problemas de bem-estar social, renda, economia, desenvolvimento social e outras características, que podem facilmente ser convergentes com Rio de Janeiro ou Porto Alegre, por exemplo, tal como aborda questões de mobilidade e acessibilidade nos transportes públicos, uma vez que se torna necessário discordar sobre a qualidade de vida.

## **1 São Paulo e seu processo de segregação**

Segundo Baltazar (2021, p. 110), “A cidade de São Paulo, com seu crescimento exponencial, deparou-se com a falta de terras, ocasionando um movimento de casas em territórios extremos da cidade”.

Dessa forma, torna-se necessário enfatizar o processo no qual se deu início à formação das periferias e das regiões nobres na cidade de São Paulo. Em 1960, as regiões centrais da capital paulista tiveram um grande aumento de criminalidade e a falta de gestão na infraestrutura em edifícios e espaços públicos afetou a qualidade de vida dos habitantes e a atratividade da região.

Após tal fato, surgiu uma oposição com a região sudoeste. Enquanto a região central enfrentou desafios como transporte e perda de varejo legal, a segunda se consolidou como um local privilegiado, que abrigava a elite de São Paulo. Essa disparidade pode ter resultado de políticas

urbanas diferentes, investimentos em infraestrutura e planejamento urbano.

No mesmo momento em que uma elite se desvinculava do centro e se deslocava em direção ao sudeste, surgia uma sucessão de ocupações desregradas e sem qualquer apoio de infraestrutura, portanto, cada vez mais a cidade tornava-se uma metrópole na qual boa parte de sua população residia em locais de risco e insalubres. Tal fato acarretou um caminho sem volta para essas novas zonas habitacionais, pois havia pouco acesso à educação, saúde e segurança.

Jacobi (2000) diz que a condução da urbanização pela ampliação das periferias causou um ambiente urbano na cidade de São Paulo muito segregado e prejudicado. O autor ainda ressalta que esses fatores implicam diretamente na qualidade de vida dos moradores dessas habitações ecológicas.

A segregação socioespacial teve seu conceito resultante da ideia de que de um lado há o centro e, do outro lado, há a periferia. Porém, hoje já existe uma nova visão dessa segregação. Villaça (2011) denomina a segregação socioespacial moderna, exposta por meio dos condomínios fechados. Dessa forma, ao partir de ambos os contextos de segregação, pode-se resumir bem o ambiente socioespacial com o qual os moradores da região metropolitana de São Paulo convivem diariamente. Villaça (2011, p.39-40) aborda esses tópicos de segregação:

Em que os condomínios fechados se distinguem das tradicionais formas de segregação, por classe e por bairro, que existem há mais de um século em nossas cidades? Em que se distinguem do Jardim América, Pacaembu ou Alto de Pinheiros? Só no tocante à proteção contra a violência? Aos controles de portaria?...Quais são os limites dos estudos da segregação por bairro, por classe social, ou daqueles que abordam os condomínios fechados ou o centro versus periferia? Já mostramos antes que essa visão é falsa. A descrição centro versus periferia não permite, por exemplo, que se articule a segregação com as estruturas urbana e social. Essa descrição não explica, por exemplo, por que o centro tradicional de nossas cidades cresce mais numa determinada direção do que em outras (ou isso nada tem a ver com a segregação urbana?).

Essa profundidade no tema torna necessária uma subdivisão entre o lado social e o lado espacial. Portanto, ao falar em lado social, tem-se uma sociedade dividida entre a camada de renda alta e o “resto”, denominada renda baixa. Já o lado espacial é algo mais complexo, logo uma metrópole como São Paulo tem uma dificuldade de fazer essa separação e faz a divisão por meio de territórios densos. Para exemplificar, é notado que no quadrante sudoeste se concentra a maior repartição com renda alta da população paulistana, enquanto regiões afastadas e localizadas nos extremos da cidade representam as divisões com renda baixa.

A partir dessas informações, pode-se reforçar que, mesmo que o centro histórico de São Paulo não seja o mais bem concebido da capital nos dias atuais, ele se torna referência para uma análise no ponto de vista da renda e de fatores socioeconômicos.

## 2 A localização dos empregos e seu efeito sobre a escolha por moradia

Villaça (2011) em conjunto com a experiência de residir na Grande São Paulo, expõe a forma como os empregos são distribuídos e como isso impacta na escolha pelas moradias na estrutura urbana.

É fácil perceber que a zona leste detém, de forma geral, as menores rendas da cidade, mas quais condições se dão para essa realidade? Ao analisar em relação à localização das moradias e dos empregos, nota-se que a principal diferença é o interesse do consumidor e do empresário, no qual fica claro que o setor responsável pelo comércio e pela prestação de serviço detém um interesse tanto para os consumidores quanto para o emprego em si.

Dessa forma, o setor secundário, referente à produção, tem apenas o interesse dos trabalhadores, uma vez que o setor não oferece atendimento ao público, portanto, a classe alta da cidade não procura residir nessas zonas com proximidade ao setor secundário.

Do mesmo modo, observa-se que os empregos dos mais pobres têm sua concentração em ambos os setores, enquanto o trabalho dos mais ricos possui concentração apenas no setor terciário. Não é coincidência que a residência e o emprego da população com as maiores rendas sejam na mesma região.

A Avenida Brigadeiro Faria Lima, localizada na região sudoeste da cidade, é o principal centro financeiro e comercial de São Paulo, e isso, por sua vez, torna atraente a moradia dos mais ricos. Dessa forma, tanto os empregos quanto os estabelecimentos de consumo e serviços dessa classe se localizam junto a suas moradias, uma vez que seu dinheiro os deixa independentes e livres para fazer suas escolhas de moradia e lazer.

Ao tratar dos trabalhos destinados à indústria, tem-se uma proximidade dessas atividades com as periferias e zonas de baixa renda. Isso é nutrido pelo fato de que esses empregos do setor secundário são feitos quase que integralmente por pessoas de baixa renda. A classe alta não exige essas localizações, por isso essas áreas são desvalorizadas e “deixadas” ao público de menor renda.

Consoante o que foi passado, Villaça (2011, p. 52-53) debate o motivo pelo qual a zona leste é considerada como a região onde se tem as menores rendas de São Paulo:

Isso mostra por que a Zona Leste – que quase não tem indústrias –, do Belém/Mooça a Mogi das Cruzes, é a grande região dos mais pobres da metrópole. Servida por apenas uma linha de metrô (incompatível com suas dimensões demográficas) e por um péssimo serviço ferroviário suburbano, é a região dos “derrotados”, ou seja, dos que perderam a disputa (de pobre versus pobre) pela proximidade do emprego industrial e da maior concentração de empregos terciários da metrópole (que na época já era também sua maior concentração desses empregos dos mais pobres: o centro “velho”).

Portanto, a demanda por moradia em zonas industriais, principalmente nos municípios do ABCD (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Diadema) e Osasco, se dá por grupos com uma renda baixa. Por conseguinte, os residentes da zona leste da capital não habitam as principais zonas industriais e tampouco as áreas do setor terciário.

### **3 Transporte público: mobilidade, acessibilidade e o caso do “Fura-Fila”**

Ao tomar como premissa que os deslocamentos nas grandes metrópoles se dão majoritariamente através da ligação entre residência e locais de trabalho, é necessária a compreensão e a verificação do transporte público, principalmente nas linhas onde se tem a ligação com o centro (setor terciário).

Nesse ínterim, ficam evidenciadas as prioridades da administração pública em melhorias no transporte privado, e ao fazer isso, causam uma desvantagem para o transporte público coletivo.

Villaça (2011) ainda ressalta as obras de rodoanéis e vias expressas e faz uma comparação dos metrô em São Paulo e Santiago (Chile): este tem uma extensão de cerca de 103 km, enquanto que aquele — na época (hoje as extensões já se igualam) — tinha menos de 90km, mesmo com uma população quatro vezes maior que a de Santiago (quando se compara apenas regiões metropolitanas).

Ao vislumbrar os fatos acima relatados, é possível discordar a respeito do tráfego urbano, que nitidamente é um ambiente conflitante na medida em que os indivíduos buscam a maximização do tempo e a acessibilidade aos instrumentos oferecidos.

A zona leste de São Paulo é considerada uma região com pouco apoio do poder executivo municipal. Isso se agrava quando se observa pelo lado do público mais distante do centro e que necessita dos transportes públicos para se deslocar. A zona leste detém atualmente duas linhas de metrô, a linha 3-Vermelha e a linha 15-Prata. Porém o foco em questão é a linha alterada recentemente, a linha 15-Prata, que teve seu projeto inicial em meados da década de 90, mais especificamente em 1995. No decorrer desse projeto houve falhas referentes principalmente aos intermediários e ao atraso nas obras.

O projeto tinha o nome inicial de “Fura-Fila” e foi proposto pelo então prefeito, Paulo Maluf (PDS/PPB/PP<sup>2</sup>), em 1995. Esse projeto almejava a construção de um sistema elevado com veículos sobre pneus-VLP/BRT (Veículo Leve sobre Pneus/Bus Rapid Transit) e que faria ligação do centro com a zona leste.

As primeiras movimentações foram feitas apenas em 1997, quando se deu a candidatura e a

---

<sup>2</sup> Partido Democrático Social (PDS) /Partido do Povo Brasileiro (PPB) /Partido Progressistas (PP).  
INFORME ECONÔMICO (UFPI) – ISSN 2764-1392  
ANO 26 – VOLUME 48 – NÚMERO 1 – JANEIRO-JUNHO, 2024

eleição para prefeito do secretário de finanças e sucessor de Maluf, Celso Pitta (Partido do Povo Brasileiro – PPB), isso daria, assim, a garantia na continuação do programa. Durante os primeiros anos, quase não houve avanço nas obras do projeto e, no final da gestão de Pitta — final do ano 2000 — a edificação possuía apenas os pilares de sustentação do elevador, e para além disso, já havia uma dívida exorbitante com a construtora.

Após esses fatos, com a oposição vencida nas eleições no ano de 2000, se deu início a administração municipal de Marta Suplicy (Partido dos Trabalhadores – PT). Já nos primeiros passos do governo, houve uma mudança no nome do projeto, antes “Fura-Fila” e depois “Paulistão”, e além disso, foram feitas mudanças quanto à trajetória e aos veículos utilizados.

Diante disso, Higa (2012) informa sobre a redução de extensão das duas linhas, uma iria do Parque Dom Pedro — esta localizada na região central — até o Sacomã, localizada no sudeste da cidade; e a outra linha ligaria o mesmo Parque Dom Pedro à Cidade São Mateus, esta última com integração com a região leste.

A outra mudança foi nos veículos, pois no programa original se operaria com carros elétricos e a nova proposta era empregar veículos movidos a combustível. Em vista disso, houve uma revisão no projeto original, porém, quando se trata da parte prática, não houve tantas mudanças quanto à obra e à utilidade do projeto.

Higa (2012) ainda destaca que, nesse período do poder executivo municipal, não se teve a concretização do projeto, uma vez que foi relatado que a gestão original não deixou claros os objetivos e as especificações e, principalmente, os custos que isso geraria para o poder público.

Em suma, depois de praticamente três administrações, houve pouco avanço e muita contradição. Dessa forma, o projeto só teve seu devido avanço na gestão de José Serra (Partido da Social Democracia Brasileira – PSDB), no qual foi novamente rebatizado com o nome de “Expresso Tiradentes”, pois havia a ideia inicial de ir até a Cidade Tiradentes — o que seria um novo desenho do trajeto. Em 2007, portanto praticamente dez anos do início das obras, o primeiro trecho foi entregue com uma extensão de 12 km, partia do bairro Parque Dom Pedro e ia até o Sacomã.

Apenas em 2009 foi anunciada a continuidade no projeto, porém, agora prosseguiria com o trajeto restante a partir do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ou, como hoje é conhecido popularmente, monotrilho.

Atualmente, o projeto consiste basicamente em duas vertentes distintas: a primeira, o Expresso Tiradentes, seria mais parecido com o esquema inicial ao fazer utilização de ônibus e a segunda, a linha 15-prata, a qual entrou em operação em 2015, que parte da Vila Prudente e vai até o

bairro Oratório, no qual a sexta e última linha do metrô foi inaugurado, e é a única que opera por monotrilho.

Progressivamente deram continuidade às obras. Desse modo, foram construídas outras nove estações, com a última inaugurada em dezembro de 2021, e com ainda outras duas estações em construção e outras quatro com obras interrompidas e sem prioridade.

Em vista disso, são evidentes as falhas no que diz respeito ao transporte público de São Paulo. Higa (2012, p. 79) diz:

Do ponto de vista da mobilidade urbana e da engenharia de transporte, pode-se afirmar que a construção do “Expresso Tiradentes” é um importante “fixo geográfico” que poderá trazer benefícios para a população que será atendida após sua finalização. Porém, o ritmo das obras e as diversas modificações de projeto e de conceito que já ocorreram desde o início de sua construção, tornam o futuro VLT uma incógnita na organização do espaço da cidade.

Por mais benefícios que o projeto tenha tido e que venha a ter, foi um trabalho que começou de uma forma errada, no que diz respeito aos fatores econômicos e ao planejamento que seria necessário, portanto, tornou-se uma obra um tanto inviável nas condições em que foi empregada.

Diante desse fato, havia uma “incógnita” pelo simples fato de a população não conseguir enxergar o sentido real de tudo aquilo, uma vez que teve seu início no final dos anos 90 e, até aquele momento, segundo Higa (2012), boa parte da população não tinha nem ideia do tempo necessário quanto à utilização do serviço e finalização das obras.

O ponto é que o descaso foi visto de uma forma bem mais explícita do que qualquer tentativa na melhoria do bem-estar social, apesar de que a região (leste) era carente do apoio do serviço público. É importante salientar que os descasos não aconteceram exclusivamente na zona leste, porém essa região foi destacada neste artigo por ser historicamente uma área com os casos mais evidentes.

Higa (2012, p. 72) ainda apresenta Villaça (2005) quando retrata a respeito da tomada de decisões da do poder público e seus específicos:

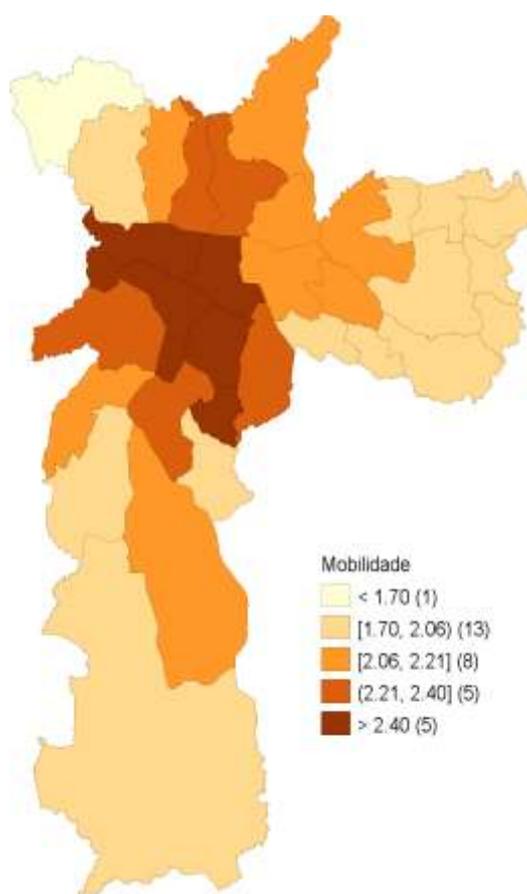
[...] a necessidade das tomadas de decisões serem “de baixo para cima” para que os interesses sejam determinados pela “maioria oprimida” e não mais pela “minorias dominante”. Entretanto, como essas decisões podem ser tomadas se as classes desfavorecidas não têm representação, e não fazem parte dos quadros políticos, técnicos e burocráticos na administração municipal? Além de não comporem esses quadros, essas classes tampouco têm tempo hábil – e talvez lhes falte organização política justamente por essa carência – para participar dos debates públicos que podem determinar a conduta de determinadas políticas.

A partir dessas informações, pode-se chegar ao questionamento do tempo gasto com a locomoção, principalmente o relacionado ao emprego. É comum uma pessoa que reside nos

extremos da cidade gastar cerca de cinco a seis horas do seu dia no deslocamento para o trabalho. Com isso, bairros periféricos são comumente conhecidos como "bairros dormitórios", nos quais os moradores se deslocam para regiões mais centrais para trabalho e lazer, indicando assim a falta de diversas oportunidades econômicas e sociais dentro do próprio bairro.

Dessa forma, para suprir carência nas condições de vida, o bairro “dormitório é idealizado justamente como se fosse um local de descanso, uma vez que os indivíduos gastam oito horas diárias referentes a sua jornada de trabalho, adicionadas a mais cinco horas que se destinam ao deslocamento, e o que resta para esses indivíduos é basicamente o tempo de dormir e comer.

**Mapa 1 – Índice de mobilidade por subprefeituras – 2017**



**Fonte:** Elaboração própria através do software GeoData (2024).

**Nota:** Dados adquiridos pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano-SMDU/Geoinfo, filtrados da Pesquisa Origem e Destino do Metro-SP (2017).

O sistema de transporte público, bem como a acessibilidade, é um fator específico no que diz respeito à mobilidade da classe trabalhadora e ao afastamento espacial entre a habitação e os locais de atividades econômicas.

Vasconcellos (2001, p. 40) diz que “na visão tradicional, a mobilidade é tida simplesmente como a habilidade de se movimentar, em decorrência das condições físicas e econômicas”, dessa

forma, pessoas com restrições físicas ou baixo poder aquisitivo teriam menos mobilidade do que as pessoas com uma renda alta ou nenhuma limitação física.

Vasconcellos (2001) ainda destaca cinco fatores relevantes que influenciam na mobilidade dos indivíduos: o poder aquisitivo, a profissão, o grau de escolaridade, o gênero e a idade. Portanto, conforme essa linha, a mobilidade é diretamente proporcional à renda e tem uma alta significância quanto aos atributos econômicos e sociais. Entretanto, para resumir algumas situações, esse pensamento é um tanto restrito pelo fato de que a disponibilidade de dinheiro ou condições físicas não têm tanta importância se os meios de transporte e outros fatores não forem apropriados.

Um segundo ponto é o fato de que nem sempre altos índices de mobilidade estão ligados às condições sociais mencionadas anteriormente, isso expressa as fragilidades do sistema, uma vez que resulta em mobilidade abundante com a finalidade de acesso aos locais, predominantemente necessária para a sobrevivência.

Pensar qualidade de vida sem pensar em mobilidade e acessibilidade é impossível, pois são elas que garantem a liberdade ao cidadão, são também elas que se tornam presentes no movimento de ir e vir, seja ao deslocar-se para o emprego, seja na busca de uma forma alternativa de entretenimento fora de seu bairro (Araújo *et al.*, 2006, p. 4).

Por conseguinte, faz-se necessária uma análise da mobilidade em conjunto com os fatores de acessibilidade, para que seja compreendida como um mecanismo que facilite a chegada aos destinos, pois a acessibilidade estabelece a comodidade, com base no tempo, custo e longevidade em encontrar os deslocamentos necessários.

Assim, para obter uma qualidade de vida, no que diz respeito aos meios de subsistência, torna-se fundamental uma dissertação fundamental sobre o sistema de transporte da cidade, com o intuito de indagar a sua influência na composição das mobilidades urbanas e conseqüentemente no impacto proporcionado pela acessibilidade e mobilidade no conjunto populacional.

Por fim, em uma metrópole com as dimensões de São Paulo, a acessibilidade está diretamente correlacionada com a qualidade de vida dos habitantes, uma vez que permitiria alocar o tempo de trabalho e lazer de forma eficiente.

O transporte coletivo, como ressaltado por Cardoso (2008, p. 57), “exerce papel de fixação do homem no espaço urbano, podendo influenciar na localização das pessoas, serviços, edificações, rede de infraestruturas e atividades urbanas”. Dessa forma, o serviço de transporte público se torna um meio para possibilitar a mobilidade da população a fim de conseguir agregar mão de obra e capital. Portanto, é uma forma de viabilizar a atividade econômica e, em contrapartida, abdicar de algumas carências como educação, saúde e lazer.

## 4 Dados socioeconômicos e comparativos entre as localidades de São Paulo

Mapa 2 - São Paulo dividido por regiões, subprefeituras e distritos - 2023



Fonte: Prefeitura de São Paulo/SMDU/DEINFO (2023).

Ao analisar as posições espaciais na cidade de São Paulo referentes às classes sociais, pode-se utilizar dados para evidenciar a segregação e a dominação social que ocorrem e assim ressaltar a concentração de moradia dos indivíduos das diversas classes sociais.

Compreender esses dados é essencial para que formuladores de políticas, planejadores urbanos e pesquisadores desenvolvam intervenções e estratégias direcionadas para reduzir as desigualdades, melhorar a infraestrutura e a qualidade de vida geral dos residentes em diferentes bairros de São Paulo.

Uma comparação da renda *per capita* em um período de dez anos entre várias unidades administrativas da cidade de São Paulo é apresentada na Tabela 1. Assim, as disparidades nos níveis de renda entre as unidades administrativas são destacadas. A tabela pode ser usada para examinar o desenvolvimento econômico, especialmente em termos de distribuição de renda e os contrastes na cidade de São Paulo durante esse período de tempo.

**Tabela 1 - Renda per capita das subprefeituras entre 2000 e 2010**

<b>Nº</b>	<b>Unidade Administrativa</b>	<b>Renda - 2000</b>	<b>Renda - 2010</b>
1	Cidade Tiradentes	442,20	516,64
2	Parelheiros	453,94	499,68
3	Guaianases	457,22	554,23
4	Itaim Paulista	474,77	587,95
5	Perus	516,30	615,08
6	São Miguel Paulista	543,62	641,58
7	São Mateus	552,87	673,75
8	M'Boi Mirim	561,43	624,23
<b>9</b>	<b>Brasil</b>	<b>592,46</b>	<b>793,87</b>
10	Capela do Socorro	653,05	824,23
11	Cidade Ademar	679,31	971,76
12	Itaquera	680,18	784,72
13	Freguesia do Ó / Brasilândia	722,29	840,72
14	Ermelino Matarazzo	752,05	837,54
15	Vila Prudente	826,22	980,34
16	Pirituba / Jaraguá	855,74	989,02
17	Campo Limpo	906,33	1.236,35
18	Jaçanã / Tremembé	940,36	892,54
19	Penha	943,56	1.064,38
20	Vila Maria / Vila Guilherme	950,69	1.072,66
21	Casa Verde	957,39	1.104,70
22	Aricanduva / Vila Formosa	1.193,39	1.411,11
<b>23</b>	<b>São Paulo (SP)</b>	<b>1.216,54</b>	<b>1.516,21</b>
24	Ipiranga	1.266,19	1.482,28
25	Jabaquara	1.308,99	1.539,14
26	Santana / Tucuruvi	1.749,32	2.134,88
27	Mooca	1.804,57	2.262,48
28	Butantã	1.866,56	2.634,84
29	Sé	2.628,91	2.894,76
30	Lapa	2.670,35	3.468,59
31	Santo Amaro	2.922,24	3.688,01
32	Vila Mariana	3.653,98	5.065,00
33	Pinheiros	4.806,39	6.125,59

**Fonte:** Elaboração Própria utilizando dados na plataforma Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (PNUD; FJP; IPEA, 2013), 2024.

Os dados de renda *per capita* visualizados na Tabela 1 foram filtrados através do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, e realizada a filtragem dos dados das janelas: Unidades Administrativas Municipais/São Paulo (RM - São Paulo)/Renda/Nível e desigualdade/Censo/ Renda per capita/ 2000-2010. Vale ser ressaltado que a tabela contém dados até 2010, onde a subprefeitura de Sapopemba não existia, dessa forma, o Mapa 2 já está atualizado com subprefeitura de número 32.

Ao analisar os dados da Tabela 1, os quais estão inseridos na localização no Mapa 1, pode-se notar que as cinco unidades administrativas com as menores rendas (Cidade Tiradentes, Parelheiros, Guaianazes, Itaim Paulista e Perus) estão situadas nos extremos da cidade, e três delas fazem parte da zona leste que, conforme já foi mencionado, é a região historicamente deixada de lado pela administração pública.

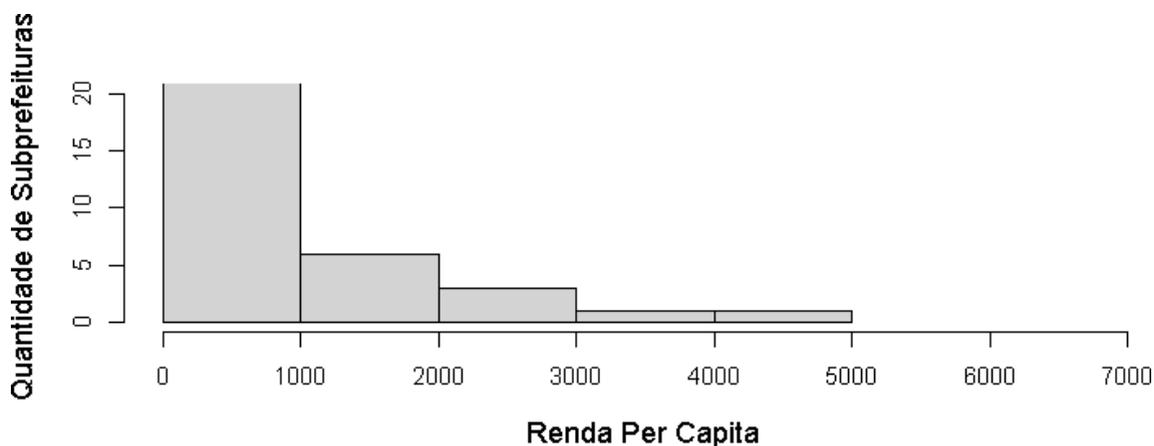
Em relação às cinco subprefeituras com as maiores rendas (Pinheiros, Vila Mariana, Santo Amaro, Lapa e Sé), nota-se que três delas têm proximidade com o centro, uma é o próprio centro e a outra tem localização geográfica na zona sul.

As mudanças na renda *per capita* entre os anos 2000 e 2010 constituem outro ponto relevante para a análise. Nesse ínterim, houve um aumento geral na renda *per capita* na cidade de São Paulo, porém, as subprefeituras apresentaram diferenças bem perceptíveis. No período analisado, o crescimento de renda *per capita* no Brasil foi de 34%, já a cidade de São Paulo teve um crescimento na renda *per capita* próximo a 25%.

Entretanto, comparando o aumento da renda em distritos periféricos e centralizados, temos uma discrepância grande em termos reais e percentuais. Enquanto as cinco subprefeituras com menores rendas obtiveram um aumento de 18%, as subprefeituras com cinco maiores rendas mostraram um crescimento de 26%.

Em termos reais, Cidade Tiradentes, Parelheiros, Guaianazes, Itaim Paulista e Perus apresentaram um aumento médio de apenas R\$85,83. Já as subprefeituras de Pinheiros, Vila Mariana, Santo Amaro, Lapa e Sé, mostraram um crescimento médio de R\$912,02. Por fim, é evidenciada a distribuição desigual de riqueza e oportunidades econômicas em São Paulo. Isso significa a divisão socioeconômica existente entre as diferentes áreas da cidade, com distritos mais ricos se beneficiando mais do crescimento da renda em comparação com os distritos mais pobres.

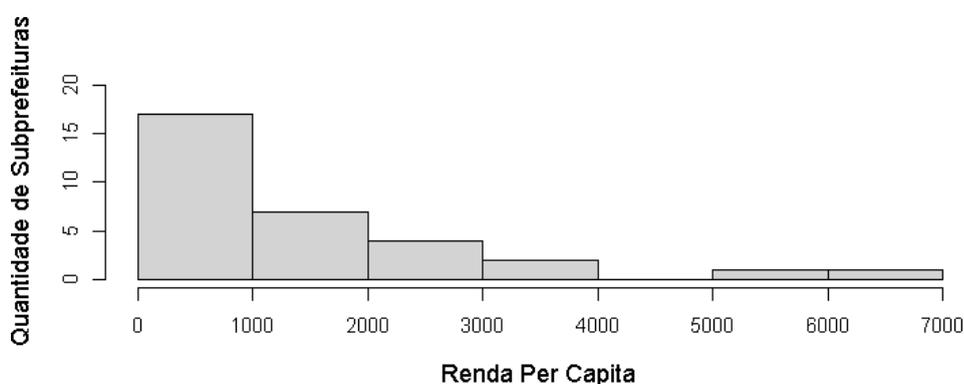
Uma segunda comparação entre os anos é uma mudança — ou a falta dela — nesse *ranking* de renda. Ficou evidente que, dos cinco distritos com os piores indicadores de renda em 2000, quatro deles permaneceram nessa classificação. Já os cinco distritos com as maiores rendas no ano 2000, continuaram com os melhores números, ou seja, não houve mudança de posição.

**Gráfico 1 - Distribuição da renda média – 2000**

**Fonte:** Elaboração Própria, Software RStudio, utilizando dados na plataforma Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (PNUD; FJP; IPEA, 2013). 2024

Ao analisar os dados da renda presentes no Gráfico 1, notou-se a seguinte distribuição: cerca de 2/3 (20 de 31) dos distritos se enquadram dentro da faixa de renda que vai até R\$1000. Já numa segunda faixa de renda que vai de R\$1000 até R\$2000, estão presentes seis dos trinta e um distritos totais. Dessa forma, temos 5 das 31 subprefeituras com renda maior que R\$2000.

Outro ponto importante a se salientar é que oito unidades administrativas apresentaram uma renda abaixo de R\$600, e ao se levar em consideração a localização de tais rendas, tem-se um afastamento expressivo em relação ao centro da cidade.

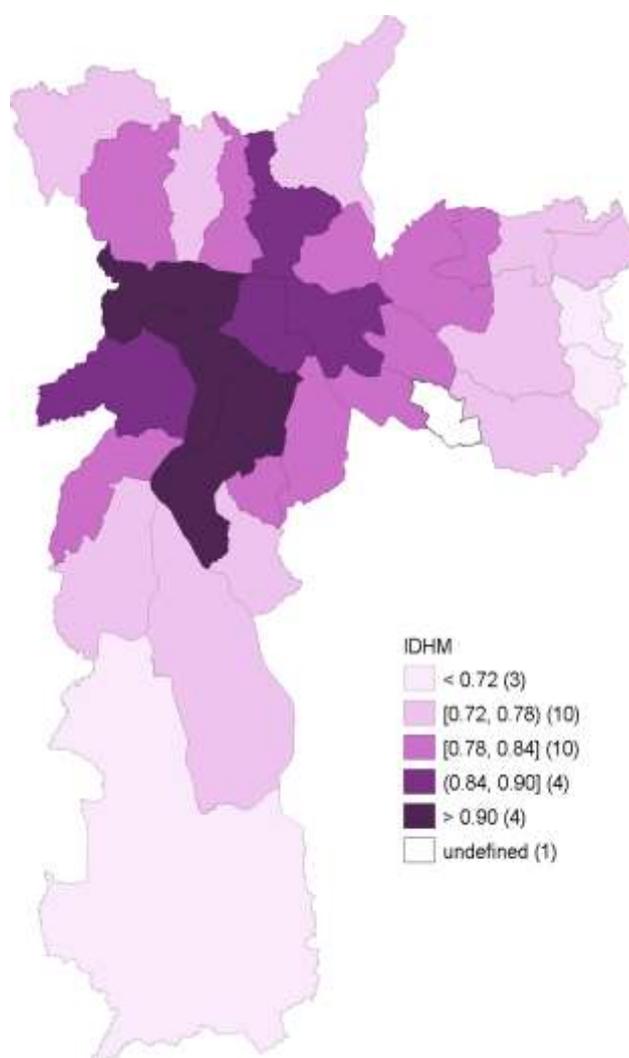
**Gráfico 2 - Distribuição da renda média – 2010**

**Fonte:** Elaboração própria no Software RStudio, utilizando dados da plataforma Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013), 2024.

Ao fazer uma comparação das distribuições de renda representadas pelos Gráfico 1 e Gráfico 2, nota-se uma mudança de quatro distritos que se elevaram para uma renda maior que R\$1000. Dessa forma, a parcela das subprefeituras com uma renda entre R\$0 e R\$1000 saiu de 2/3 (20/31) para quase 1/2 (17/31) das unidades administrativas. Conforme fora explicitado anteriormente, a classe alta teve um acréscimo maior em comparação aos anos consolidados.

Após análise desses dados, verifica-se que a parcela com renda de até R\$1000 ainda é predominante sobre as outras e mesmo com um aumento entre os anos consolidados, este ainda é desproporcional quando se leva em consideração o aumento dos distritos com renda acima de R\$1000.

Mapa 3 – IDHM por Subprefeituras - 2010



**Fonte:** Elaboração própria através do software GeoData utilizando dados da plataforma Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013), 2024.

**Nota:** Undefined se refere a subprefeitura Sapopemba onde teve seu ano de criação posterior a 2010, e portanto não se tem dados.

**Tabela 2 – IDHM - São Paulo – SP (2010)**

<b>Territorialidades</b>	<b>IDHM2010</b>
<b>Brasil (IDH)</b>	<b>0,727</b>
1 Parelheiros	0,68
2 Cidade Tiradentes	0,708
3 Guaianases	0,713
4 Itaim Paulista	0,725
5 M'Boi Mirim	0,716
6 Perus	0,731
7 São Mateus	0,732
8 São Miguel Paulista	0,736
9 Cidade Ademar	0,758
10 Capela do Socorro	0,75
11 Itaquera	0,758
12 Freguesia do Ó / Brasilândia	0,762
13 Jaçanã / Tremembé	0,768
14 Ermelino Matarazzo	0,777
15 Vila Prudente	0,785
16 Campo Limpo	0,783
17 Pirituba / Jaraguá	0,787
18 Vila Maria / Vila Guilherme	0,793
19 Penha	0,804
20 Casa Verde	0,799
21 Aricanduva / Vila Formosa	0,822
22 Ipiranga	0,824
23 Jabaquara	0,816
24 Butantã	0,859
25 Mooca	0,869
26 Santana / Tucuruvi	0,869
27 Sé	0,889
28 Santo Amaro	0,909
29 Lapa	0,906
30 Vila Mariana	0,938
31 Pinheiros	0,942

**Fonte:** Elaboração própria utilizando dados da plataforma Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013), 2024.

Os dados para a elaboração da Tabela 2 e do Mapa 3 foram filtrados através do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, realizou-se a filtragem dos dados das janelas Unidades Administrativas Municipais /São Paulo (RM - São Paulo)/Desenvolvimento Humano/IDHM/Censo/2010.

O IDH aborda os temas referentes à saúde, educação e renda, de tal modo que é um indicativo que consegue resumir o bem-estar da população. Dessa forma, o IDH é um indicador de fácil apuração e que consegue integrar princípios básicos e universais no que diz respeito à qualidade de vida.

Vale ressaltar que o IDH não se aprofunda em cada tema, pois apresenta condições simples para cada variável. Detalhadamente, dentro do conceito de desenvolvimento humano, pode-se afirmar que o desenvolvimento é o processo onde se tem uma expansão das condições e oportunidades dos agentes em fazer escolhas.

Ao partir para a Tabela 2, analisaram-se dados mais específicos em relação aos aspectos socioeconômicos dos habitantes de São Paulo. Primeiramente, vale a associação com a Tabela 1, onde basicamente não foram observadas mudanças, na medida em que quatro dos cinco distritos com as menores rendas se mantiveram com os piores indicativos de IDH.

Já nos distritos com as maiores rendas, todos se mantiveram com os melhores indicadores de IDH. Com isso, pode-se colocar a renda como um fator que tem forte influência sobre os indicadores de longevidade e educação. Essa abstração pode ser facilmente compreendida, uma vez que a sociedade atual está sob forte influência do capitalismo e o capital tem vários significados, mas principalmente, o poder e a condição de fazer muitas escolhas que mudam o bem-estar.

### **Considerações finais**

Após consolidação dos fatos apresentados, evidencia-se que o presente artigo lidou com tabelas que ilustram a comparação das distribuições de renda conforme uma mudança nos distritos, com base na amplificação de classes sociais. Nessa esteira, como houve um crescimento acelerado da capital, nota-se que também ocasionou uma mudança de casas e terras nos bairros localizados em territórios extremos do município, assim, pode-se compreender que isso gerou o desenvolvimento de periferias e bairros de padrões elevados.

À vista disso, é importante reiterar que, com esses novos processos, iniciam-se movimentações que modificam a vida social de quem irá viver nessas extensões, visto que são áreas, em sua maioria, desprovidas de acesso a saneamento básico, transporte público de qualidade e qualidade de vida, assim, concomitantemente, os bairros centrais absorvem todos os privilégios de uma vida digna e mais acessíveis em relação ao bem-estar e qualidade de vida.

Isto posto, o setor secundário da economia, o qual é responsável pela transformação dos bens de consumo removidos de outros ramos, em relação à produção, relaciona-se à ideia de que

pessoas que moram em regiões distantes de bairros nobres vão servir de mão de obra para esses setores, tendo em vista que também são atividades industriais, como construção civil, que envolve a transformação da matéria-prima em produto acabado, o que gera mais empregos e a prestação de serviços manuais repetitivos.

Por fim, conclui-se que o trabalho centrou sua pesquisa no desdobramento de questões que visam abordar temas como emprego, acessibilidade, locomoção e economia, uma vez que são causas que estão relacionadas à qualidade de vida na sociedade atual, ficou evidente que em locais como na zona leste, ainda é preciso depender de até seis horas de deslocamento ao trabalho, escolas, faculdades e centros de cultura e comerciais.

## Referências

ARAÚJO, M. R. M. de. *et al.* Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, p. 574-582, 2011.

ATLAS BRASIL. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Consulta em tabela 2022. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/consulta/planilha>. Acesso em: 15 fev. 2024.

BALTAZAR, C. G. **A habitação de interesse social e o direito à cidade**: entre os distritos de Cidade Tiradentes e Grajaú. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Serviço Social da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2021.

CARDOSO, C. E. de P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. 2008. 138 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

DIAS, C. R.; SAKR, F. L. Centralidade urbana: configuração espacial e condições socioeconômicas na cidade de São Paulo, Brasil. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, BARCELONA-BOGOTÁ, 6.; junio 2014, Barcelona.

**Conferece report** [...]. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2014.

HIGA, C. V. **Políticas de transporte coletivo em São Paulo entre 2001 e 2010**: meio ambiente construído, sistemas técnicos e organização dos serviços de transporte. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo. 2012.

JACOBI, P. Do centro à periferia: meio ambiente e cotidiano na cidade de São Paulo. **Ambiente & Sociedade**, p. 145-162, jun. 2000.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Índice de mobilidade por tipo de viagem**. Pesquisa Origem e Destino. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/indice\\_de\\_mobilidade\\_por\\_tipo\\_de\\_viagem\\_2017\\_1663947161.htm](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/indice_de_mobilidade_por_tipo_de_viagem_2017_1663947161.htm). Acesso em: 15 de fev. 2023.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Mapa da Cidade**. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. 2024. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/mapa/index.php?p=250449>. Acesso em: 4 de mar. 2024.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo, Edição do autor, 2005.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos avançados**, v. 25, p. 37-58, 2011.