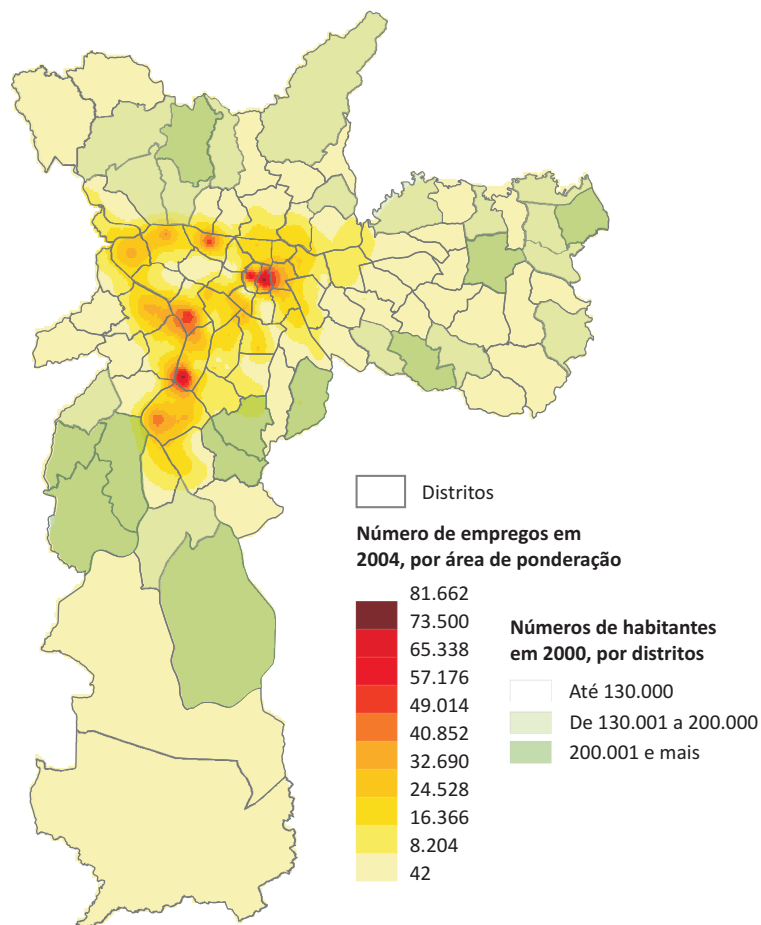


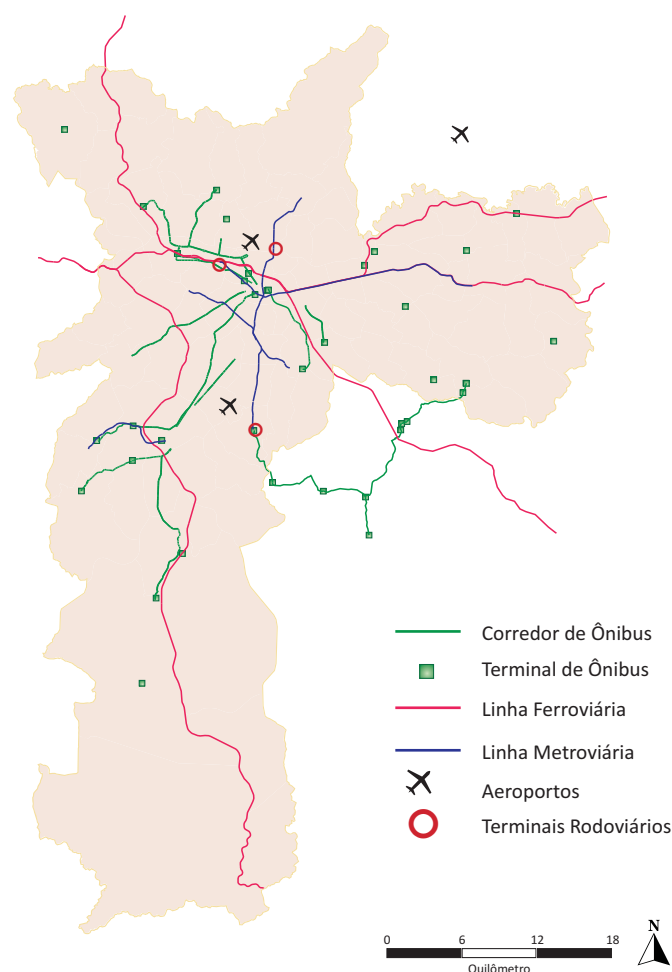
Território e oportunidades econômicas

População e empregos formais



Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento - Sempla/Dipro; IBGE. Censo Demográfico 2000; Ministério do Trabalho e Emprego. Relação Anual de Informações Sociais - Rais 2004.

Transportes coletivos



O mapa de população e empregos foi concebido para mostrar os contrastes na distribuição espacial de ambos. Para isso, foram sobrepostas as duas camadas, de forma a destacar, principalmente, as maiores concentrações em ambas. Desse modo, as manchas escuras em vermelho e marrom correspondem às zonas de maior concentração de empregos, enquanto os tons mais carregados de verde indicam as áreas mais populosas da cidade. A imagem ilustra, portanto, um fenômeno conhecido: a distância entre moradia e emprego, que gera a necessidade de grandes deslocamentos diários para a maioria da população.

O processo de expansão periférica da cidade, contraposto à concentração espacial dos empregos, produz um número excessivo de deslocamentos pendulares na área urbana. Todo dia são realizadas, no município, cerca de 17 milhões de viagens motorizadas, por modos de transporte individual ou coletivo (estes incluem ônibus, metrô, trens), sendo 14 milhões com origem e destino no próprio município. Os modos individuais de transporte e os coletivos respondem, cada qual, por 50% desse total. Como a rede sobre trilhos é relativamente pouco extensa (metrô, 61,3 km; trens urbanos, 112,9 km), isso significa uma sobrecarga no sistema viário e um enorme problema de fluidez do tecido urbano paulistano, o que afeta diretamente a economia da cidade. Os mais pobres são os mais atingidos, pois, mesmo com os grandes congestionamentos, o tempo médio de viagens é 2,3 vezes menor com automóvel do que com coletivos (PMSP/ SMT, 2006). Esta configuração espacial gera externalidades negativas, associadas aos custos de transporte e ao tempo dos deslocamentos, interferindo na competitividade da cidade de São Paulo.