

AGENTES, INTERESSES E RELAÇÕES. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES ACERCA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

AGENTS, INTERESTS AND RELATIONSHIPS. SOME CONSIDERATIONS ON THE PRODUCTION OF URBAN SPACE

Dayana Aparecida Marques de Oliveira Cruz¹

Resumo: O modo capitalista de produção atribui ao espaço através da lógica de valorização e desenvolvimento, sua característica desigual. O espaço urbano enquanto produto e produtor das relações sociais expressa em sua paisagem as marcas do desenvolvimento desigual, cujas ações que o materializaram foram oriundas de interesses hegemônicos e relações contraditórias estabelecidas para o alcance de objetivos voltados à uma demanda específica. As marcas e impactos da desigualdade inerentes à lógica de produção do espaço são vistas através dos diferentes padrões de ocupação e edificação, bem como no nível de acessibilidade correspondente a determinadas localizações. Através das leis, normas e regulamentos que regem o planejamento urbano as ações podem ser legitimadas ou não, o que varia de acordo com as relações estabelecidas entre o poder público e os demais agentes, no que tange a capacidade que este último tem de influenciar na regulamentação e aprovação das leis.

Palavras-chave: Espaço urbano; relações sociais; interesses políticos; agentes sociais.

Abstract: The capitalist mode of production gives the space through the logic of recovery and development, its uneven feature. Urban space as a product and producer of the relationships expressed in its landscape the marks of uneven development, whose actions were the materialized derived from hegemonic interests and contradictory relationship established for the achievement of objectives aimed at a specific demand. The brands and impacts of inequality inherent in the logic of production of space are seen through the different patterns of occupation and construction, as well as the corresponding level of accessibility to certain locations. Through the laws governing urban planning actions could be justified or not, which varies according to the relations between the government and other actors, regarding the ability of the latter must influence the regulation and approval of laws.

Keywords: Urban space, social relations, political interests, social agents.

¹ Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (FCT/UNESP), campus de Presidente Prudente. Integrante do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestrutura (GEDRI) e bolsista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Endereço eletrônico: d.dayana@hotmail.com

Introdução

A partir da compreensão do espaço urbano enquanto produto e condição para a reprodução das relações sociais nos atentamos a discutir acerca do papel dos agentes sociais concretos que o produzem no sentido de ir além da mera descrição, mas apresentando elementos que permitem avaliar suas estratégias, as quais corroboram com ações e decisões que produzem o espaço - ao mesmo tempo em que este influencia e produz as relações - sendo estas, pautadas na lógica de valorização do espaço urbano.

Levando em conta o atual modo capitalista de produção e sua característica desigual às considerações que se seguem indicam como essa desigualdade caracteriza os objetos, os processos, as formas e os fluxos no espaço.

O presente artigo, objetiva somar elementos para discussão do papel desempenhado pelos agentes, a configuração dos interesses e o estabelecimento complexo e contraditório das relações sociais como fatores imprescindíveis na produção do espaço. Através do estabelecimento de distintos padrões de ocupação e edificação na paisagem urbana e o nível diferenciado de acessibilidade objetivamos identificar os impactos das relações, que também atingem diretamente as leis, normas, regulamentos e diretrizes que regem o planejamento urbano, as quais, por outro lado, legitimam a lógica de valorização do desenvolvimento desigual.

Tal impacto é resultante das disputas e conflitos inerentes à própria cidade que, segundo CAMAGNI (2005) é privilegiada em três importantes aspectos: “como espacio de localización de actividades específicas; como espacio de control sobre la división del trabajo social; como espacio de control sobre la distribución de la renta” (CAMAGNI, 2005, p. 10). Por ser um espaço de controle sobre a divisão social do trabalho, a cidade é um lugar de desigualdade e conflito, é um investimento coletivo e social feito ao longo do tempo, em que “(...) ao produzir sua vida (sua história, a realidade), a sociedade produz, concomitantemente, o espaço geográfico” (CARLOS, 1999, p. 62).

As lógicas de valorização direcionam as localizações impondo a elas infraestruturas e valores de troca diferenciados. O acesso às localizações com valor de troca mais elevados é propiciada aos que possuem maior poder aquisitivo, o que é resultante da posição que ocupam na divisão social do trabalho. A distribuição dos meios de consumo coletivos, da acessibilidade, dos deslocamentos é altamente seletiva e pode ser entendida no âmbito do modo capitalista de produção em que a desigualdade é inerente.

O espaço urbano: produto e produtor das relações

O espaço geográfico é produto e condição para a reprodução das relações sociais. É compreendido por SANTOS (2008) como um conjunto indissociável de sistema de objetos e de sistemas de ações em constante interação. Em tal compreensão o espaço geográfico aparece como determinante e condicionante nas relações sociais, as quais por sua vez também o produzem. A própria história dos objetos e das ações, indica as possibilidades da materialidade futura, a qual resultará do desenvolvimento das forças produtivas e evidenciará o estágio atingido pela divisão social do trabalho.

O espaço é, portanto, uma instância ativa sobre a sociedade, ele materializa tempos diferentes que convivem no presente e se consolidam como condição necessária para a reprodução das relações sociais. Destarte, a sociedade convive com formas anteriores, com rugosidades, com heranças históricas acumuladas desigualmente no decorrer do processo de produção do espaço (SANTOS, 2008b). Há, nesse sentido, a inércia dinâmica das formas, porque apesar de estarem fixas, ainda assim influenciam nas relações.

A acumulação desigual de tempos materializada na paisagem atribui ao espaço sua característica desigual e, conseqüentemente, as relações sociais que se dão no espaço, resultante do desenvolvimento desigual impulsionado por diferentes técnicas empregadas ao longo do tempo, dentre as quais se encontram as técnicas da ação (SANTOS, 2008).

Desequilíbrios e conflitos resultantes do desenvolvimento desigual marcam processos gerais e formas espaciais. BRANDÃO (2007) propõe analisá-lo a partir de quatro conceitos: homogeneização, integração, polarização e hegemonia. Tais conceitos são importantes na análise do desenvolvimento desigual, pois eles expressam a essência do funcionamento da lógica capitalista de produção.

Segundo Brandão, a homogeneização rompe barreiras e incorpora espaços para utilização das forças produtivas à produção social, em um movimento universalizante do capital apoiado na valorização (que é seletiva e comparativa), criando heterogeneidades necessárias para manutenção desse processo. Na cidade, a lógica de valorização do espaço, pautada na transformação do mesmo em mercadoria dá maior ênfase ao valor de troca em relação ao valor de uso, sendo para isso necessária a incorporação de externalidades como atributos locais que permitem a diferença no preço entre localizações distintas. Os agentes ligados ao setor imobiliário utilizam estratégias especulativas sob a égide homogeneizante para obtenção de maiores lucros sobre o preço do solo urbano. Nesse sentido, a acessibilidade é um importante elemento porque é vendida como uma vantagem presente em determinadas localizações e ausente em outras.

O segundo conceito proposto por BRANDÃO (2007) para análise do desenvolvimento desigual é a integração, constituída na pluralidade de capitais enquadrados na lógica geral, produzidos em condições históricas e concretas, cujas diferenças aparecem nas distintas escalas, a partir da coerência às formas mais avançadas do capital com o estabelecimento de padrões e regras criados para justificar laços de complementaridade, fluxos e mobilidade. Na cidade, a integração liga-se a valorização, direcionando os fluxos no intuito de promover acessibilidades diferenciadas, aliada a falta de equidade na implantação dos meios de consumo coletivos. A característica desigual do desenvolvimento faz necessária a articulação por um lado, mas promove através da integração a desarticulação, por outro, pela falta de infraestrutura e más condições de mobilidade, já que é necessária a não-integração para o sustento da integração.

A polarização refere-se à existência de serviços e equipamentos no espaço dispostos sem equidade produzindo hierarquias e centralidades de níveis diferentes, o que corrobora com maior atração dos fluxos e alteração do valor de troca. Na cidade, a polarização aparece com a existência de subcentros e de grandes equipamentos (como os shoppings centers) que ao serem implantados modificam desde o preço dos lotes adjacentes até as vias que dão acesso a essa localização. A localização que antes não atraía fluxos passa a ser um importante ponto nas

interações espaciais.

A hegemonia é identificada como o sistema de influências que exerce sobre todas as esferas da vida social. Está presente no discurso dominante e, por isso, tem papel fundamental na justificativa de certas ações que ocorrem no espaço e, como aqui tem sido refletido, na cidade, bem como para a manutenção de interesses e alcance de objetivos traçados por demandas específicas.

Homogeneização, integração e polarização são elementos justificados pela hegemonia, pelos interesses dos segmentos dominantes que imperam no sistema jurídico e fazem dele uma ferramenta ideológica de afirmação de suas ações. No planejamento urbano, determinações que poderiam minimizar a lógica capitalista de desenvolvimento desigual na cidade não são pormenorizadas, o que proporciona o surgimento de ações e decisões que se apóiam na integração e na polarização com o intuito de promover a valorização do espaço a partir de argumentos hegemônicos, nos quais as urgências do coletivo sucumbem às necessidades individuais.

BRANDÃO (2007) ao propor a análise do desenvolvimento desigual a partir dos quatro conceitos citados apresenta que a dimensão espacial do processo de desenvolvimento capitalista é explicada a partir da divisão social do trabalho que seria a categoria básica para essa investigação. A divisão social do trabalho tem em sua base a aquisição de diferentes rendas e, por isso, no consumo de objetos específicos e de locais específicos, com formas de mobilidade de acordo com o que pode proporcionar a renda.

Tendo em vista as considerações apresentadas até o momento, o equilíbrio no espaço é insustentável. “O desenvolvimento capitalista é intrinsecamente marcado por rupturas, conflitos, desequilíbrios e assimetrias, e apresenta uma particular espacialidade de sua riqueza, sob a forma de mercadorias” (BRANDÃO, 2007, p. 70).

O espaço é desigual porque é produzido desigualmente; a desigualdade não é dada por si só, mas pelo conjunto de relações, resultados e formas que ele reúne. A cidade através da troca, da proximidade, da aproximação, enfim das relações, centraliza, segundo LEFEBVRE (2004), todas as criações e cria uma situação urbana em que as coisas diferentes advêm uma das outras, existindo, portanto, segundo as diferenças e não separadamente. LEFEBVRE (1972) quando escreveu sobre a produção ressaltou dois tipos: a produção *strito sensu* e a produção *lato sensu*, sendo que a segunda apóia a primeira e designa sua base material. O espaço trás em sua dimensão material papéis que desempenha na divisão social do trabalho, mas também dos que desempenhou, criando continuamente as condições para as que poderá vir a desempenhar.

Além da produção do espaço e das relações sociais há o consumo do espaço, tal consumo é realizado de diferentes maneiras, dentre as quais destacamos a circulação. Ao escrever acerca da produção e do consumo MARX (1987) apresenta que ambos são mediadores um do outro, sendo assim, o produto só o é quando consumido; o consumo só se efetiva quando há um produto. Se por um lado, o consumo cria a necessidade de uma nova produção e a reproduz, por outro, a produção oferece os materiais e os objetos e cria o consumo porque consumo sem objeto não é consumo. A produção determina, portanto, o caráter do consumo e produz o consumidor, ao criar a necessidade de consumir, a produção cria o sujeito para o objeto.

Neste sentido, quando analisamos a produção do espaço urbano é preciso

ter em mente que essa é que determina o próprio consumo do espaço e a forma como esse consumo se realizará; ao mesmo tempo em que o inverso também acontece, assim, a produção desigual do espaço pressupõe o consumo desigual do mesmo, a partir do estabelecimento diferenciado de consumidores desse espaço. Ora, as cidades dispersas e segmentadas da atualidade são produzidas intencionalmente para atender demandas previamente estabelecidas para o consumo disperso e segmentado dessas cidades, que por sua vez ao consumirem esse espaço o produzem e são influenciadas pelo consumo produtivo e pela produção consumidora. A disposição dos fixos e o direcionamento dos fluxos levam a criação do perfil do consumidor, a polarização na cidade e a organização do transporte são uma mostra dessa criação, da mesma forma que o acesso aos meios de consumo coletivos também o são, já que nem todos o possuem.

MARX (1987) apresenta que a produção está ligada à distribuição, sendo esta transcendente a mera distribuição dos objetos, compreendendo os instrumentos de produção, o que torna o modo de produção imprescindível porque é ele quem determina a distribuição enquanto produto da produção. Produção e distribuição são mediadas pela troca, que é a circulação na sua totalidade. A troca não ocorre sem a divisão do trabalho, supõe a produção privada, a intensidade, extensão e tipos de troca, determinadas pelo desenvolvimento e articulação da produção.

A distribuição dos meios de consumo coletivos é submetida à lógica de produção capitalista, daí sua característica desigual e concentrada regida pela valorização fundiária e não pela necessidade. A distribuição desses meios é pensada em função da circulação, o que pressupõe acessibilidade, mas cabe o questionamento: acessibilidade a quais locais e para quais indivíduos? O espaço de circulação disposto para o consumo do espaço nos ajuda responder esse questionamento. Os espaços articulados e integrados visam atender demandas dos segmentos mais favorecidos economicamente, mas essa integração não liga todos os espaços ela é altamente seletiva, seletividade que corrobora com a valorização de algumas áreas e a desvalorização de outras.

Tal como a valorização, a acessibilidade também é seletiva, pois ela é compreendida como mais uma vantagem locacional do que como um direito por aqueles que representam o setor imobiliário. A circulação dos que não estão inseridos na demanda atendida por esse mercado é limitada, porque o acesso aos meios de consumo coletivos é restrito, assim o transporte coletivo é organizado de forma a reproduzir a força de trabalho no sentido de transportá-los até os postos de trabalho, limitando outras possibilidades de deslocamentos que transcendam o tradicional casa - trabalho - casa. A implantação dos meios de consumo coletivos, sobretudo, os equipamentos de cultura e lazer têm o intuito de contribuir com a valorização dos espaços selecionados, o que expressa as contradições do espaço, reflexo do funcionamento do modo capitalista de produção.

Baseado em Lefebvre, BOTELHO (2007), apresenta algumas contradições do espaço: o espaço globalmente produzido que também é fragmentado; a segregação no espaço urbano; a absorção do campo pela cidade, ao mesmo tempo em que há urbanização do campo e ruralização da cidade; a busca pelo lucro e destruição da natureza; a dispersão da segregação e centralidade do poder; a transformação do espaço em mercadoria. Essa última contradição rege as demais em um processo constante que sustenta a lógica de produção do espaço urbano

com base em arranjos desiguais e ajustes paliativos que geram novas crises e corroboram o surgimento de novas demandas e necessidades. Para CARLOS (1999, p. 64), as novas contradições do espaço, impostas pelo desenvolvimento do capitalismo são apresentadas “entre o público e o privado, espaço do consumo – consumo do espaço, abundância relativa da produção – novas raridades, fragmentação – globalização do espaço”. O elemento comum nas contradições do espaço é a caracterização do mesmo em mercadoria com a supervalorização do valor de troca. Caracterização que nas metrópoles, segundo CARLOS (1999), é uma tendência cada vez mais influenciada pelo turismo e pelo lazer, que atraem fluxo de pessoas, fato aproveitado e induzido pelos incorporadores.

A supervalorização é impulsionada pela ação dos agentes sociais concretos (CORRÊA, 2005), cujas ações e decisões são visíveis na paisagem urbana a partir da desigualdade expressa nos padrões de ocupação e edificação. A relação entre esses agentes não se dá de forma simples, sendo que um mesmo agente pode representar interesses conflitivos (esfera privada, esfera pública e/ou sociedade civil). A relação entre os agentes é construída por meio de alianças e/ou disputas fundamentadas em contradições, o que torna suas práticas complexas, as quais são estabelecidas de forma dinâmica de acordo com os interesses e objetivos a serem alcançados.

As ações por meio de estratégias variam no tempo e no espaço em meio a articulação de interesses, as quais são estabelecidas frente a um plano jurídico, que é elaborado a fim de garantir que os interesses hegemônicos sejam privilegiados em relação aos outros.

O impacto das relações estabelecidas entre os agentes produtores do espaço urbano

As relações estabelecidas entre os agentes produtores do espaço urbano intervêm em diversos âmbitos da cidade, dentre os quais destacamos neste estudo: os padrões locacionais, o planejamento urbano e a acessibilidade.

A relação entre as cidades e o número de habitantes vem caindo, no entanto, a extensão do tecido urbano, caracterizada por sua descontinuidade, continua ocorrendo. Essa ampliação da base territorial da cidade foi impulsionada pela utilização do automóvel, o qual liberou a cidade dos deslocamentos dos pedestres e do transporte feito por trilho, assim a cidade passou a não precisar mais crescer seguindo uma orientação contínua.

Os representantes do mercado imobiliário aproveitam a descontinuidade como oportunidade de valorização fundiária e obtenção de lucros maiores, em função disso, utilizam-se de estratégias pautadas na especulação, ao mesmo tempo em que pressionam o poder público para alocação de infraestruturas em localizações não edificadas.

Uma das coisas que favorece esse crescimento é a incorporação de áreas rurais ao perímetro urbano, fazendo com que haja mais locais propensos à expansão do tecido urbano. Os incorporadores são os agentes ligados a essa transformação, de terra rural em urbana, fazem as articulações necessárias para que isso ocorra inclusive, na própria mudança na legislação. Os incorporadores são os agentes responsáveis pelo estabelecimento da mediação entre os demais agentes da esfera privada (entram em contato com os proprietários, com as

construtoras, obtém financiamentos etc), reúnem diferentes capitais e fazem a articulação necessária para legalizar um empreendimento.

CAMPOS (1989) afirma que a ação dos incorporadores precisa ser compreendida na particularidade de sua relação social, o que faz necessário discutir acerca do capital imobiliário. Para tanto, apresenta a lógica de sua valorização e expansão desse capital, além de ressaltar que, o capital incorporador possui particularidade em relação aos demais, cuja determinação ocorre "(...) pelo controle econômico que exerce sobre a mudança de uso do solo, operada por um processo de edificação" (CAMPOS, 1989, p. 48). Portanto, o fato de dispor do solo urbano e investir uma fração do capital, faz dele munido do poder de decisão sobre o futuro desse solo, isso ocorre porque terreno e edificação são indissociáveis, o que faz com que capitais incorporadores e construtores se articulem para iniciar a obtenção de lucro produtivo. Mas, os capitais incorporadores são dominantes sobre os construtores, porque esse último depende do processo de valorização do primeiro, e só intervém na mudança de uso do solo dependendo do capital incorporador.

Sendo os incorporadores agentes mediadores entre os demais agentes da esfera privada, o capital incorporador é o elemento organizador do circuito imobiliário urbano, segundo CAMPOS (1989), ele – o capital incorporador - é o que coordena a participação dos demais, é o único que pode ter acesso ao excedente da esfera imobiliária sob quatro formas de ganho: industrial, comercial, financeiro e fundiário (este último estabelece o nexo estrutural entre processo de valorização dos capitais e a espacialidade urbana).

As ações dos incorporadores e a valorização do capital incorporador têm impacto direto no estabelecimento/mudança dos padrões de localização da cidade (produtivos e residenciais). Esse fato faz com que a localização tenha um papel importante para a análise e entendimento da lógica de ação dos representantes do mercado imobiliário.

O estabelecimento de conjuntos habitacionais em descontínuo a área edificada da cidade provoca a valorização nas áreas que os antecedem, e, conseqüentemente, o aumento da renda do solo adquirida nesses locais. Por outro lado, problemas como falta de acessibilidade aos meios de consumo coletivos transformam-se em reclamações constantes dos cidadãos que residem nesses espaços. É importante ressaltar que, a extensão do tecido urbano, por ter caráter descontínuo, não implica na ligação contínua entre os locais da cidade, por isso, áreas sem edificação permanecem entre bairros edificados, sendo assim, as que antecedem os que estão distante dos locais de maior concentração de pessoas, fluxos e serviços passam pelo processo de valorização. "(...) no Brasil, a especulação toma conta de todas as categorias de terrenos, estimulando-se que um terço do espaço para construção, mantém-se vago na expectativa de mais aumentos" (DAVIS, 2006).

(...) áreas da cidade que possuem boa infra-estrutura são subutilizadas devido ao maior preço que as terras aí apresentam (...) E, novas áreas, geralmente precárias em infra-estrutura e/ou distantes do centro, são incorporadas como forma de geração de sobrelucros (...) Nesse processo de expansão da área construída urbana como estratégia para o enfrentamento da alta dos preços nas áreas mais 'nobres' da

cidade é fundamental o papel dos promotores/incorporadores imobiliários para a criação de novas necessidades, que se materializam em uma diferenciação do espaço urbano (BOTELHO, 2007, p. 57).

A escolha acerca da implantação de moradias, para cidadãos mais pobres nos locais mais afastados é uma escolha tomada formalmente pelos representantes da esfera pública, todavia, afirma-se dessa forma, devido a influência dos representantes da esfera privada sobre a referida escolha. Tal influência se dá para manutenção dos interesses correspondentes à esfera privada (esses agentes também podem fazer parte do poder público ou do segmento que é beneficiado pelas práticas desencadeadas pela escolha das localizações).

A distribuição espacial dos padrões de ocupação torna seletiva a demanda por moradia ou deslocamento entre esses locais e os demais, cujo fator de seleção e possibilidade de escolha é determinado pela renda, que está diretamente relacionada à divisão social do trabalho. A seleção orientada pela renda contribui com os processos de segregação e fragmentação urbana entre os que têm a possibilidade de pagar pela propriedade e os que não têm.

Dentre os padrões de ocupação estão aqueles de característica irregular, iniciado por cidadãos que não tem acesso à moradia e que se sujeitam as condições precárias de habitação por falta de renda necessária para contar com outras opções de moradia. A regularização da moradia, a partir de seu direito de posse, surge como uma alternativa para o início da resolução do problema, mas ela individualiza uma luta coletiva (DAVIS, 2006) por melhores condições de moradia. No caso de São Paulo, durante a gestão do Partido dos Trabalhadores a partir de 1989, segundo DAVIS (2006), a regularização da moradia e as melhorias criaram um submercado imobiliário em que surgiram a comercialização de terrenos e casas de construção de cortiços em condições precárias para aluguéis.

O padrão ocupacional e a distribuição espacial das moradias nas cidades de acordo com o padrão construtivo das mesmas são determinados pelos construtores, eles viabilizam a incorporação de valor a propriedade, o qual é dado pela utilização da força de trabalho responsável por gerar a mais-valia. Mas, o objetivo com a venda do imóvel é otimizar os lucros que podem ser adquiridos, por isso, as externalidades são incorporadas as estratégias de marketing como “vantagens locacionais” que valorizam o preço real, mas “(...) para se usufruir de determinados atributos do lugar é preciso que se realize, antes de tudo, seu valor de troca” (BOTELHO, 2007, p. 23).

Para Marx, segundo LEFEBVRE (1972), a propriedade privada transforma a propriedade fundiária em mercadoria, o que desfaz o valor pessoal do proprietário com a propriedade, já que ela – a propriedade - passa a ter um preço comercial. O lote por ser uma mercadoria tem valor de uso e de troca. Ambos os valores são indissociáveis, entretanto, para quem tem a propriedade privada, o valor de troca prevalece sobre o valor de uso; para quem quer ter a propriedade, o valor de uso é que prevalece sobre o valor de troca. Ao contrário de grande parte das mercadorias, quanto maior o número de lotes e/ou imóveis a venda, maior a alta dos preços porque a localização torna-se um fator ainda mais importante e determinante na comercialização destes.

Quem é proprietário quer esperar o melhor momento para vendê-la no intuito de aumentar o preço da mesma, para garantir maior lucro, a partir da valorização que é paga por quem tem condições de adquiri-la. No mercado de moradias, a idéia do déficit habitacional, é um equívoco, porque parte da sociedade não tem condições de adquirir a moradia, o que caracteriza esse problema como uma questão estrutural (de renda), e não conjuntural (falta de moradia), já que há moradias no mercado, o que falta aos que desejam adquiri-la, muitas vezes, é renda suficiente para pagar o preço imposto pelo proprietário.

O preço está relacionado à renda absoluta, qualquer propriedade no capitalismo tem um preço. No entanto, para obter lucros é preciso mais-valia, que é dada pelo valor através da força de trabalho, a qual implicará a localização, sua renda diferencial. O aumento do preço é, portanto, determinado pelo valor, que por sua vez, tem a localização como um diferencial (SINGER, 1979). A distribuição da mais-valia se dá no âmbito da macroeconomia, por isso é feita de forma desigual, assim, os que não produzem riqueza, como os proprietários de terrenos ociosos, apropriam-se dela em forma de renda (parte da mais-valia gerada socialmente); e os que a produzem, os trabalhadores assalariados não conseguem usufruir dela. A apropriação desigual da renda fundiária pelos proprietários acontece devido ao monopólio que exercem sobre a propriedade. A política urbana é (ou seria) uma tentativa de redistribuição da mais-valia, diferente daquela realizada via mercado, mas, no entanto, tropeça na gama de interesses hegemônicos que estão apoiados nessa política; uma distribuição mais igualitária levaria a diminuição da renda diferencial.

O proprietário é uma figura pré-capitalista, porque a imobilização do capital beneficia apenas o proprietário fundiário, mas no capitalismo o interessante é a circulação. A propriedade não é capital propriamente dito, mas capital em potencial, pois se não houve venda não há capital. Apesar do proprietário não produzir riqueza ele se apropria de parte da riqueza produzida pelas economias de aglomeração. CAMAGNI (2005) distingue três economias: economias de escala (tamanho ótimo da escala de serviço e da produção, assim, quanto maior for a escala maior a produtividade); economias de localização (é a economia de compartilhamento, quanto mais se aglomera mais se beneficia); economias de urbanização (é o compartilhamento da infraestrutura da cidade; também compreende a aglomeração e está ligada ao aumento da produtividade).

Para BOTELHO (2007, p. 69), a renda fundiária "(...) é um elemento fundamental para a compreensão da hierarquização dos usos do solo urbano, para a acumulação do capital e para as relações de produção capitalistas, além de ser um importante instrumento de segregação socioespacial". A segregação socioespacial é, para BOTELHO (2007), um elemento da reprodução das relações de produção.

BOTELHO (2007) através da teoria dos dois circuitos da economia procura analisar o setor imobiliário, para ele, a modernização levou a racionalização do processo de trabalho, o que significou a maior precarização do emprego para a maioria, levando uma parcela significativa da população a freqüentar o circuito inferior. Segundo o autor a construção de moradias pode ser observada nos dois circuitos; para a construção de muitas residências não há financiamento oficial, são construídas por seus próprios donos, o que gera a precarização das mesmas. O

sistema financeiro habitacional no Brasil é suprido pela caderneta de poupança (dos segmentos de médio a baixo padrão) e pelo FGTS.

A representação da sociedade civil através das associações de bairros e dos movimentos sociais urbanos é importante porque baseia-se na luta por melhorias nas condições de vida da população mais pobre. DAVIS (2006) apresenta que tais movimentos começaram a se desradicalizar e burocratizar com a figura das organizações não governamentais que passaram a tomar decisões e assumir o papel de negociador, ao invés de prosseguirem na luta com ênfase no alcance das reivindicações populares. A proximidade entre poder público e os que detêm maior poder aquisitivo é apresentada por DAVIS (2006), que ao tratar sobre a precariedade das condições de moradia dos pobres em diversas cidades do mundo e o papel dos governos para garantia de acesso à moradia, apresenta o exemplo de Kolkata, que no final da década de 1970 esteve sob governo do Partido Comunista da Índia, mas que deixou apagar as promessas relacionadas a garantia de acesso à moradia aos mais pobres para assegurar o cultivo eleitoral dos segmentos mais privilegiados.

A falta de oportunidade para o estabelecimento de diálogos que visam discutir os problemas vivenciados pela população menos favorecida é notável na maior parte das cidades brasileiras. O planejamento urbano seria uma das formas de solucionar esse problema, no entanto, devido aos interesses hegemônicos torna-se a regulamentação das ações que visam privilegiar os que possuem maior poder aquisitivo. Destarte, a legislação é a síntese das intenções e interesses latentes no discurso hegemônico, por isso é feita contendo elementos que facilitam certas iniciativas, sobretudo aquelas ligadas ao mercado imobiliário referentes a valorização de localizações selecionadas pelos que o representam.

O planejamento é um elemento fundamental para compreender a produção e organização do espaço urbano, pois ele expressa conflitos oriundos da coexistência de interesses dos agentes na cidade. Tal contraditório como as ações dos agentes, o espaço e a legislação também o são.

A experiência brasileira com o planejamento urbano está diretamente vinculada à estrutura política, econômica e social do país, os planos urbanísticos aparecem como tentativas de solucionar determinados problemas da sociedade e envolvem a ideologia dominante nas bases da sociedade hegemônica de cada período em questão, por isso o planejamento no Brasil pode ser caracterizado como ideológico.

Para VILLAÇA (1999, p. 191), por estar atrelado aos interesses dos segmentos dominantes, o planejamento urbano no Brasil é "(...) apenas discurso, o planejamento é uma fachada ideológica, não legitimando ação concreta do Estado, mas, ao contrário, procurando ocultá-la". O autor justifica tal afirmação a partir da exposição dos períodos do planejamento no país, que, segundo ele, desde a ascensão dos planos de melhoramentos e embelezamentos até a formulação dos "superplanos", os segmentos dominantes fazem sobressair seu discurso ideológico para garantir seus interesses.

No Brasil, o Plano Diretor é a principal lei em âmbito local. A partir da Constituição de 1988 ganha maior importância porque passa a ser obrigatório para cidades com população superior a vinte mil habitantes, cabendo a administração local aprová-la de acordo com as especificidades do município em questão. Assim, se a política local está voltada aos interesses hegemônicos o Plano Diretor irá

expressar de forma ímpar esses interesses. Todavia, o Plano Diretor é um instrumento estabelecido com possibilidade de pormenorizar os elementos contidos no Estatuto da Cidade, como o cumprimento da função social da propriedade urbana, mas a maior parte dos municípios não o faz pelo componente aqui apresentado: os interesses. Além disso, os representantes do poder público são responsáveis pela aplicação de tributos; controle e fiscalização; permissão ou concessão de serviços públicos, entre outras funções importantes.

FIX (2001), ao escrever acerca do crescimento de uma “nova cidade” em São Paulo ao longo do Rio Pinheiros com novos modelos de edificação a partir da década de 1990, discute acerca das parcerias público-privado, ilustradas pela construção do bairro planejado “Panambý”, pela remoção de favelas em Água Espraiada e pelo o prolongamento da Avenida Faria Lima em área de classe média. FIX (2001) apresenta que a posição do poder público frente a essas iniciativas foi bem diferente nos três casos, sendo que, no primeiro além de aprovar o empreendimento, contribuiu com a valorização do mesmo com altos investimentos de infraestrutura, sobretudo relacionadas ao transporte; no segundo, a remoção das favelas foi feita por tratores que não pediam passagem, sem considerar o que a população ali residente pensava sobre o assunto, com incentivos que incluíam passagem à terra natal para os indivíduos naturais de outros estados; trato bem diferente dado ao terceiro caso, em que a pressão da classe média provocou a mudança no traçado de prolongamento da Avenida Faria Lima para preservação de um Jequitibá-Rosa.

SOUZA (2010) apresenta que o planejamento remete ao futuro, o que significa tentar simular os desdobramentos de um processo, no intuito de precaver-se dos problemas e de aproveitar da melhor forma os benefícios. Por isso, o autor o justifica como ferramenta imprescindível para a promoção do desenvolvimento socioespacial, cuja expressão se dá a partir da “(...) melhoria de vida e um aumento da justiça social” (p. 75).

O conceito de justiça social é pensado por HARVEY (1980, p. 82), como um princípio para resolver direitos conflitivos. “O princípio da justiça social, por isso, destina-se à divisão dos benefícios e à alocação de danos surgidos no processo do empreendimento conjunto do trabalho”, para isso, o autor assegura que deve haver dois questionamentos: “O que estamos distribuindo? Entre quem ou que estamos distribuindo renda?” (p. 83).

A análise do princípio da justiça social é dividida em duas partes: o que é distribuição justa e o estabelecimento de um parâmetro para essa distribuição. Nesse sentido alguns critérios são estabelecidos:

- Desigualdade intrínseca (todos os indivíduos têm direitos iguais, independente de sua contribuição);
 - Valorização de serviços em termos de oferta e demanda (quem tem mais recursos tem mais direitos do que outros);
 - Necessidade (alocação de benefício ao indivíduo de acordo com sua necessidade, sendo que todos têm o mesmo direito, mas alguns necessitam mais do que outros);
 - Direitos herdados (os que são passados por gerações precedentes);
 - Mérito (reivindicações que se baseiam no grau de dificuldade);
 - Contribuição ao bem comum (quem realiza atividades que beneficia a maior parte das pessoas tem mais reivindicação);

- Contribuição produtiva atual (quem possui maior resultado tem mais reivindicação);

- Esforços e sacrifícios (alteram na recompensa).

Apesar dos critérios apresentados, para HARVEY (1980), a essência da justiça social segue respectivamente três critérios: necessidade; contribuição ao bem comum e mérito. A necessidade é um conjunto relativo – porque não é constante – está sempre se transformando. Harvey cita nove delas, dentre as quais está o transporte. A contribuição ao bem comum pressupõe pensar no coletivo. O mérito “(...) pode ser traduzido num contexto geográfico como uma alocação de recursos extras para compensar o grau de dificuldade social e natural do meio” (HARVEY, 1980, p.91).

A necessidade visível na paisagem urbana expressa às urgências e as demandas dos menos favorecidos economicamente, no entanto, o que seria a solução deste problema - o mérito - como critério de distribuição esbarra nos interesses dos agentes.

As estratégias e alianças utilizadas para alcance dos interesses, bem como os conflitos e divergências construídos a partir delas, fazem da legislação urbana um trunfo, por ser um respaldo legal que legitima as ações utilizadas para a conquista de determinados interesses. Por outro lado, é importante lembrar que suprir as urgências de certo segmento implica em desprover as necessidades do segmento que possui interesse contrário.

Diante de todas as tensões, contradições e conflitos presentes nas relações sociais, os interesses hegemônicos acabam se fortalecendo, o que influencia muito mais as decisões dos representantes do poder público quanto à locação dos meios de consumo coletivos, além disso, há o fato de que esses interesses podem ser defendidos diretamente também pelos próprios agentes do poder público, pelo fato de um mesmo agente poder fazer parte, simultaneamente, de duas esferas distintas, neste caso, da privada e da pública.

Apesar da importância da justiça social como forma de promover distribuição de renda, ela acaba não saindo do papel, já que a lógica vigente para garantia dos interesses hegemônicos não corresponde a essa iniciativa. Nesse sentido, Harvey afirma que para alcançar a justiça social seria necessária uma forma de organização social, política e econômica apropriada. Concordamos com o autor e retomamos ainda o pensamento de MARX (1978) ao escrever acerca da distribuição como transcendente a distribuição de objetos, já que está ligada a questão da distribuição dos instrumentos de produção e, portanto do modo de produção vigente. Assim, a distribuição equitativa aparece no âmbito da utopia, pois questões mais amplas que a política urbana local está presente na concentração de renda que reflete também na falta de equidade na distribuição de infraestruturas, equipamentos e serviços. No entanto, cabe a política urbana a elaboração de determinações que visem à minimização das desigualdades, já que elas permanecem porque a lógica e manutenção do modo capitalista de produção demandam o desenvolvimento desigual. Todavia, ainda assim, a justiça social deve ser um referencial.

O planejamento urbano é um importante elemento para discutir questões que se referem à minimização das desigualdades na cidade, pois é a partir dele que as ações e decisões tomadas no âmbito informal têm a possibilidade de serem

regulamentadas, afinal é por meio das leis que se viabilizam os projetos que modificam o cotidiano da população.

Apesar da elaboração das leis que regulamentam o planejamento urbano estarem suscetíveis aos interesses da iniciativa privada não significa que, dois dos três princípios principais da justiça social sejam aniquilados (necessidade e mérito), pelo contrário, as urgências sociais se intensificam o que demanda um planejamento urbano elaborado de forma crítica, que contemple os distintos âmbitos da vida social (CARNEIRO, 1998), tratando de maneira diferente, os diferentes, no intuito de dispor de forma mais equitativa os investimentos na cidade. Um primeiro passo para isso seria um maior comprometimento do Estado para com os segmentos menos favorecidos economicamente, a partir de ações pautadas em um planejamento que objetive promover maior desenvolvimento socioespacial, cuja colaboração é dada à transformação social, desde que não esteja apenas baseado na racionalidade técnica guiada por critérios econômicos (VASCONCELLOS, 2001); critérios contrários à melhoria coletiva, mas, sobretudo a valorização das localizações para atender os interesses do mercado. O poder público é imprescindível na aprovação e fiscalização das leis que regem o planejamento urbano.

O planejamento que não contempla as questões sociais aprofunda ainda mais as desigualdades, gerando o que VILLAÇA (1998) interpretou como a existência de duas cidades no mesmo espaço: a dos segregados involuntariamente e a dos auto-segregados, ou seja, uma desigualdade social e espacial ao mesmo tempo. Embora o autor tenha pontuado dois tipos de segregação, ele afirma que, na verdade, existe apenas uma, já que a voluntária gera a involuntária, isso se deve ao fato de que a segregação se dá a partir de um movimento dialético, seguindo a mesma lógica do escravo e do senhor. A estrutura social no capitalismo demanda essas contradições, pois elas contribuem para o movimento circulatório do capital sem o qual o capitalismo não existiria. SANTOS (2003) ao discutir sobre o planejamento em países subdesenvolvidos apresenta-o como instrumento do capital que legitima a dominação com a justificativa do desenvolvimento.

A neutralidade do planejamento e da gestão urbanos não inexistente, pois são expressões da sociedade desigual, marcadas pelo modo capitalista de produção, carregadas de ideologias e interesses. Interesses que os agentes produtores do espaço lutam para assegurar e manter. Nesse sentido, o poder público tem importante papel porque são seus representantes que aprovam e/ou desaprovam as determinações e recomendações que possam ser expostas nas leis que regem o planejamento urbano.

São os representantes do poder público que viabilizam a locação dos meios de consumo coletivos na cidade; a falta de equidade na distribuição desses meios favorece a intensificação da desigualdade materializada na paisagem urbana, guiada pela renda. Para LOJKINE (1997), esses meios de consumo distinguem-se dos individuais devido à capacidade de responder globalmente as necessidades sociais e, portanto coletivas; a durabilidade (o que caracteriza uma baixa rentabilidade) e; aos valores de uso dificilmente divisíveis, são imóveis. Esses meios correspondem a infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos.

LOJKINE (1997) caracteriza os meios de consumo coletivos como formas de socialização capitalista através da intervenção estatal (política de planejamento), que não é neutra e não se dá de forma autônoma, mas por um conjunto de relações

e tomada de decisões. Isso explica a desigualdade espacial na localização dos meios de consumo coletivos, cuja implantação não ocorre de forma equitativa, a fim de contemplar a demanda nas diferentes áreas da cidade. A concentração dos meios de consumo coletiva cria novas formas de vida e de necessidades sociais, contudo, do ponto de vista da reprodução do capital são vistos como supérfluos "(...)" na medida em que só intervêm no nível da reprodução da força de trabalho (...)" (LOJKINE, 1997, p. 157).

Na cidade, a acessibilidade é um dos elementos que expressa os efeitos do desenvolvimento desigual, pois é vista pelos representantes do mercado imobiliário, em especial, os incorporadores como uma vantagem locacional, um elemento que agrega valor as localizações, e não como um direito. Visão que se estende aos representantes do poder público que, aliados aos incorporadores, não tomam decisões que visam promover a acessibilidade para os mais pobres. Para VASCONCELLOS (2001) a acessibilidade refere-se à facilidade de alcançar destinos desejados.

A facilidade de alcançar destinos desejados é efetivada a partir do espaço disponível para circulação. A forma como as vias estão dispostas aliadas as políticas ligadas ao zoneamento reflete a própria lógica de produção do espaço urbano que é pautada na setorização, dispersão, segregação e fragmentação. O espaço caracterizado assim reflete suas características na acessibilidade, já que enquanto atributo espacial terá as mesmas características do espaço.

Accesibilidad significa superar la barrera impuesta por el espacio al movimiento de personas y cosas y al intercambio de bienes, servicios e informaciones. (...) significa, para las personas, poder disfrutar de servicios infrecuentes, vinculados a localizaciones específicas (museos, obras de arte, bibliotecas, teatros), o de la cercanía a maravillas específicas de la naturaleza sin tener que incurrir en costes de grandes desplazamientos (CAMAGNI, 2005, p. 51).

A acessibilidade é determinante na escolha das localizações, no entanto, não deve ser entendida como um benefício a ser vendido, mas como um direito dos cidadãos, mas a própria lógica de venda e locações de imóveis na cidade, necessita de um 'trunfo' de diferenciação para haver a possibilidade de aumentar o preço impulsionado pela valorização; a acessibilidade é um importante elemento que agrega valor ao preço dos imóveis e que gera maior lucro aos que os vendem ou locam.

La renta del suelo urbano, em estos procesos, constituye la objetivación em términos económicos y de precio, y la asignación a cada específico 'lugar', del valor que los actores económicos atribuyen explícita o implícitamente a cada 'localización' territorial em sus procesos de definición de lãs elecciones localizativas, productivas y residenciales. (CAMAGNI, 2005, p. 163).

O conceito de acessibilidade é associado ao de distância, mas essa última é

relativa porque dependendo do modal de transporte utilizado pelo indivíduo, elementos como velocidade e flexibilidade podem dar a impressão de aumentar ou encurtar distâncias. Logo, a distância não é apenas um fator métrico, tem um condicionante econômico que molda a percepção do que denominamos “longe” e “perto”.

A acessibilidade e a distribuição eqüitativa dos meios de consumo coletivos estão associadas as “possibilidades e potencialidades econômicas, à diversificação da estrutura produtiva local, à afirmação da polaridade regional do município e à geração de empregos e renda” (MELAZZO & SPOSITO, 2002). A acessibilidade é determinada pelo conjunto de vias de circulação e pelo sistema de transporte, que está ligada à mobilidade urbana.

A mobilidade urbana é o ponto de encontro de diversos fatores: desenvolvimento econômico da cidade no tempo e no espaço, evolução social urbana, organização e mudança dos modos de vida e de produção, a expansão da comunicação e o transporte.

A movimentação e o deslocamento inerentes à mobilidade urbana podem modificar o valor de troca (preço) e o tipo de uso do solo. Essa última pode ocorrer com a melhora no sistema de transportes, que modifica a acessibilidade, provocando a valorização da localização, ocasionando, por exemplo, o surgimento em uma área de uso estritamente residencial, estabelecimentos comerciais. São os fluxos modificando os fixos e os fixos atraindo os fluxos, mudança que pode ser regulamentada através da Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano e se assim for contribuirá com a valorização imobiliária, principalmente das áreas que forem classificadas como zonas comerciais.

A diversidade dos deslocamentos tem se tornado cada vez maior devido a grande utilização do transporte individual motorizado, que no atual período de globalização tem sido utilizado pela necessidade de maior flexibilidade e rapidez nos deslocamentos. A adaptação do espaço da cidade para a utilização do automóvel foi baseada na ideologia da mobilidade irrestrita, que se limita apenas a quem pode pagar pelo transporte individual. Segundo VASCONCELLOS (2000), esse fato representou uma linha divisória entre as pessoas; entre os que podem e os que não podem arcar com os custos do transporte individual.

Parâmetros como segurança, confiabilidade, conforto, rapidez e tarifa também são levados em conta no ato da escolha pelo modal a ser utilizado. VANCONCELLOS (2000), apresenta que a escolha por utilizar o automóvel é determinada socialmente por visões convencionais direcionadas a vários aspectos da vida cotidiana, as quais são apontadas por ele como símbolos que expressam poder e riqueza do usuário (visão antropológica); privacidade e liberdade (visão política); juventude, confiança própria e prazer pessoal (visão psicológica); e que permite maior mobilidade se comparado aos demais meios de transporte (visão econômica). O transporte individual motorizado parece superar o tempo para quem o utiliza, já que todas as coisas parecem estar disponíveis e acessíveis. Na sociedade capitalista em que a circulação rápida é alvo do consumo, o automóvel é um dos bens mais desejados.

Sobre esse assunto é preciso ressaltar dois pontos importantes:

1. A utilização do transporte individual é resultado da escolha por aqueles que têm condições de optar, já que nem todos os indivíduos da sociedade podem arcar com os custos desse transporte.

2. Nos últimos anos, na sociedade brasileira, sobretudo neste século XXI, a facilidade de financiamento de carros e, principalmente, motocicletas tem sido facilitadas por concessão de crédito e financiamentos, além da queda do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) que resultou no record de vendas de carros em março de 2010, o que levou a maiores possibilidades de aquisição para um número maior de pessoas.

O aumento do poder de compra dos brasileiros e a maior facilidade em adquirir crédito e financiamento são elementos importantes para considerarmos a diminuição no número de habitantes por automóvel. Tal diminuição é resultado do maior número de veículos em circulação, bem como na queda do IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) que se refere ao transporte coletivo, o qual é utilizado frequentemente pelos mais pobres.

A utilização cada vez mais constante do automóvel tem sido o foco de inúmeros debates e estudos acadêmicos, sobretudo por causa dos problemas com o congestionamento nas grandes cidades. A utilização do automóvel subutiliza parte das vias de circulação, pois nelas, destinam-se, vagas para estacionamento de veículos, o que nos centros das cidades causa transtornos. Uma medida para conter o grande número de veículos nas ruas das cidades é a cobrança ao estacionar e o estímulo a estacionamentos particulares. Quando os custos privados são maiores que os custos que asseguram o coletivo é necessário introduzir fatores corretivos para preservar a liberdade de escolha do indivíduo, mas ao mesmo tempo garantir também a escolha pelo coletivo. O resultado do descompasso desses custos (individual e coletivo) é uma decisão política e resulta na justiça ou injustiça social. Todavia, é importante lembrar que nem sempre existe a opção de escolha por parte dos indivíduos, a falta de possibilidades e alternativas, muitas vezes, é guiada pela renda.

O automóvel associa-se ao uso mais intenso do espaço proporcionando aos seus usuários o desempenho do maior número de papéis (atividades) em menor tempo e, assim chegar a determinados destinos mais rapidamente. Adicionado a isso, a incorporação do modo automotivo alterou as formas de expansão da cidade, pois esse tipo de transporte liberou o deslocamento por trilho e passou a crescer segundo uma orientação descontínua, privilegiando o transporte motorizado individual que possui maior flexibilidade se comparado aos demais e deu maiores possibilidades de escolha de localização dentro da cidade, sendo possível construir um conjunto habitacional quilômetros longe do centro da cidade em uma área sem infraestrutura, permitindo posteriormente que essas áreas sejam vendidas a altos preços devido à valorização. A partir daí, a lógica da circulação tornou-se cada vez mais indispensável no processo de produção do espaço, com uma materialidade desorganizada, sobretudo através da dispersão, mas organização de acordo com a lógica capitalista.

O espaço enquanto disperso, setorizado, segregado e fragmentado faz com que a movimentação e o deslocamento ocorra de igual forma o que ajuda a entender o nível de acessibilidade imposto aos segmentos de baixo poder aquisitivo. Apesar do avanço da tecnologia e dos diferentes recursos empregados no transporte individual, as mudanças no transporte coletivo foram realizadas a passos curtos e lentos, mantendo um padrão de movimentação aquém da necessidade de deslocamento dos cidadãos; o planejamento de transportes posto em prática para a construção de grandes obras de infraestruturas (grandes

avenidas, viadutos, pontes etc.) identificou-se mais as condições de mobilidade do transporte individual, atribuindo a cidade rearranjos que contribuiram ainda mais com a locomoção desigual e no alcance dos destinos desejados.

Apesar do crescente estabelecimento de redes com origem e destino em localizações diferenciadas ser cada vez mais constante devido ao número maior de atividades desempenhadas por cada indivíduo, a organização do transporte coletivo parece estar ainda, baseada no tradicional trajeto casa – trabalho - casa. O indivíduo, dessa forma, interage cada vez mais com a parte do que com o todo, a partir de privações impostas à totalidade que em localizações pontuais atraem demandas específicas.

Mas o entendimento do espaço se dá a partir de sua totalidade, sendo o motor do movimento criado pela sociedade em criar e recriar o espaço. Analisá-lo enquanto totalidade é importante porque ela representa a “(...) realidade como um todo estruturado, dialético, no qual ou do qual um fator qualquer (classes de fatos, conjuntos de fatos) pode vir a ser racionalmente compreendido” (KOSIK, 1976, p. 44). A realidade, portanto, é a totalidade concreta, vai além da soma das partes, compreende também a relação entre elas. A partir de uma análise geográfica, a setorização, dispersão, segregação e fragmentação na cidade são entendidas como o resultado da lógica de ação dos agentes produtores do espaço no todo (cidade), conferindo a alguns, no caso os que utilizam o transporte coletivo, manter interações apenas com as partes, por utilizarem um modal de transporte de acordo com suas rendas, o qual lhes confere limitações no usufruto do todo.

A população, que observa o espaço como algo não-articulado, disperso e setorizado, acaba tendo também a percepção da vida de forma parcial, e não em sua totalidade. E, ter direito à parte e não ao todo, é mais uma forma de escassear o produto (o espaço), transformando-o em mercadoria rara, por isto, valiosa, cujo valor resulta apenas da fragmentação. (GROTTA, 2005, p. 226).

Para muitos, a solução para a falta de acessibilidade e más condições de mobilidade nas cidades poderia estar na descentralização e/ou desconcentração dos meios de consumo coletivos. Todavia, a acessibilidade só é melhorada quando há mudança no sistema de transportes, caso contrário o que haverá será uma pequena mudança na mobilidade. Neste caso, as mudanças podem estar relacionadas tanto ao transporte coletivo, como ao transporte não-motorizado. Apesar disso, a descentralização e alocação dos meios de consumo coletivos é indispensável para contribuição na melhora de vida dos indivíduos, principalmente as relacionadas a infraestruturas. Por isso, acessibilidade e mobilidade devem estar integradas na política urbana relacionada ao uso e a ocupação do solo.

PEREIRA (2009) observou ao estudar a cidade de Presidente Prudente, no oeste do estado de São Paulo que, com a implantação de um subcentro no bairro Ana Jacinta (localizado na zona sul em descontínuo a área urbana), os moradores passaram a ter mais opções ao desempenharem suas atividades, devido à proximidade de suas residências com equipamentos urbanos e serviços, o que colaborou com a diminuição dos deslocamentos até pontos mais distantes da cidade para a realização da mesma tarefa e, possibilitou maior frequência do

deslocamento não motorizado e/ou feito a pé. Todavia, pelo fato do subcentro do bairro não ser tão diversificado como em outras áreas da cidade, o deslocamento para esses espaços permaneceu constante. Embora isso tenha ocorrido, as linhas de ônibus que servem esta área da cidade continuaram apresentando problemas quanto aos horários, rotas e lotação, dificultando o acesso dos que precisam se deslocar a outros centros mais diversificados. Com esse exemplo nota-se a possibilidade de novas formas de mobilidade, mas sem significar grandes mudanças na acessibilidade, porque a facilidade de chegar aos destinos desejados continua a mesma. Se tratando de acessibilidade através do transporte coletivo, SPOSITO (2001, p. 98) afirma que “A acessibilidade pode ser considerada a paripartir da porcentagem da possibilidade de, estando em qualquer área/bairro da cidade, uma pessoa pode atingir as outras áreas/bairros por ônibus coletivo”.

A descentralização e a concentração de atividades em uma área são escolhas feitas pelo poder público através do zoneamento. A escolha acerca da implantação de meios de consumo coletivos resulta em maior dinamismo no sistema de transportes e nos níveis de interações espaciais entre os lugares proporcionando novas demandas e deslocamentos o que está diretamente relacionado ao uso do solo.

A intensidade das interações espaciais revela a desigualdade entre as diferentes localizações no que tange a capacidade de atrair deslocamentos. “(...) o espaço é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas” (CORRÊA, 2005, p. 7). O autor associa esses fluxos aos diversos deslocamentos cotidianos dentre os quais cita entre áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, além de outras atividades ligadas ao lazer, religião, família etc. No entanto, para gerar interações é preciso ter acessibilidade gerada previamente.

A interação espacial também tem haver com a localização, a demanda por transporte e a renda do solo. Há demanda de interação de acordo com a oferta de acessibilidade a cada local. A acessibilidade e as interações são influenciadas diretamente pelo planejamento urbano e resultam das ações dos agentes, guiadas por seus interesses que são condicionados pelo próprio espaço e selecionados pela renda.

Considerações finais

O modo capitalista de produção atribui ao espaço e ao desenvolvimento sua característica desigual. Os agentes produtores do espaço expressam bem a lógica capitalista a partir da seleção de seus interesses, propiciadas pela renda pelo estabelecimento das relações.

As relações são pautadas na contradição e na instabilidade já que alianças e oposições são firmadas de acordo com a defesa dos interesses distintos. As relações dão origem as ações e as decisões materializadas na paisagem com padrões de localizações e ocupação diferenciados.

Diante de tal diferença, seria um equívoco afirmar o equilíbrio no espaço, por ele se diferencia pela divisão social do trabalho que é inerente ao próprio modo de produção vigente. Tal desequilíbrio do espaço também está presente nas relações sociais. Certos acontecimentos são facilitados com o estabelecimento de

alianças entre os representantes do poder público e os representantes da iniciativa privada. Relação que se torna mais próxima entre as esferas pública e privada, ao passo que um mesmo agente pode representá-las. Historicamente, no Brasil, tal aliança foi sendo renovada à medida que coronéis e empresários faziam parte do poder, essa “herança histórica” apresenta resquícios em todas as escalas.

Na análise espacial das cidades é importante considerar o capitalismo como dominante nas relações porque suas características marcam processos e formas. Os conceitos de homogeneização, integração, polarização e hegemonia são importantes porque eles ajudam a captar na análise geográfica, a essência do funcionamento da lógica do desenvolvimento desigual que impõe diferentes padrões, direcionados pela renda. A análise com base nos conceitos propostos por BRANDÃO (2007) nos ajuda a compreender a lógica de produção do espaço urbano, em que agentes representantes dos interesses hegemônicos, criam alianças, sustentam conflitos e contradições na busca da valorização do espaço enquanto mercadoria, cuja afirmação está na polarização e na integração, sendo o resultado, a inserção desigual de formas e disposição de fluxos no espaço por meio da homogeneização de processos e estratégias, que, no entanto, reforçam a heterogeneidade na produção do espaço urbano, oriunda dessas iniciativas.

A renda é um fator importante porque ela resulta da divisão social do trabalho. Assim, quanto maior a renda, maior é a possibilidade de escolha da localização da moradia (e do tipo de moradia) e do transporte. Os mais pobres que têm menor renda e, por isso, menos opções, sofrem com o estabelecimento de suas residências em descontínuo à área construída da cidade e com o transporte coletivo que não atende de forma satisfatória a demanda. O fato de implantar conjuntos habitacionais nas extremidades da cidade provêm das decisões tomadas pelos representantes do poder público que aliados aos interesses dos incorporadores visam modificar o perímetro urbano a fim de implantar infraestruturas que provoquem a valorização das áreas precedentes, que ainda não estão edificadas, mas são apenas terrenos ociosos à espera pela valorização. Tal fato é justificado pelo planejamento urbano, contendo nas leis que dele fazem parte, vagas recomendações sem a existência de determinações que proibam as práticas voltadas apenas à valorização para o mercado imobiliário. Os meios de consumo coletivos são vistos como elementos fundamentais no processo de valorização porque eles dotam as localizações de infraestruturas e atraem fluxos através dos fixos dispostos, corroborando com o aumento do preço do solo urbano, alterando, portanto, seu valor de troca.

A acessibilidade é um importante fator a ser discutido na análise das cidades porque ela expressa a desigualdade na produção do espaço, realizada no intuito de atender e beneficiar apenas uma demanda específica. Entendida como um benefício, a acessibilidade deixa de ser vista como um direito.

Enquanto atributo do espaço, a acessibilidade independe dos agentes, mas eles irão agir de acordo com a acessibilidade gerada, a qual condicionará as localizações residenciais e produtivas, bem como os deslocamentos, realizados a partir dos meios de transporte correspondentes à renda do indivíduo. O espaço enquanto instância ativa sobre a sociedade produzirá novas relações a partir das condições de acessibilidade, que resultaram em ações e decisões específicas no intuito de manter, assegurar ou alcançar interesses. A demanda por acessibilidade é a síntese dos conflitos e da contradição do modo capitalista de produção do espaço

urbano, é o resultado das tensões sociais e do privilegiamento dos interesses privados e individuais em detrimento do público e coletivo, formalizado nas leis que regem o planejamento urbano.

O espaço é fundamental nas relações dos agentes, pois suas formas vão influenciá-las diretamente. A sociedade, por outro lado, ao agir modificará esse espaço. Nessas relações as características do modo de produção vigente atribuirão ao espaço, determinadas formas, e, a sociedade, certas relações, pautadas na lógica capitalista de produção. O acesso aos meios de consumo coletivos é diferenciado e os padrões de localização também o são porque o espaço se desenvolve desigualmente com marcas do capitalismo que impõe as relações características também desiguais, em que os agentes que conseguem a partir de alianças e estratégias legitimar suas ações através das leis são privilegiados por elas.

Referências bibliográficas

BOTELHO, Adriano. O urbano em fragmentos. A produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário, São Paulo: Annablume, 2007, p. 21-86.

BRANDÃO, C. Território e desenvolvimento. As múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Ed. Unicamp, 2007, p. 57-88.

CAMAGNI, R. Economía urbana. Barcelona: Antoni Bosch, 2005, p. 21-162.

CAMPOS, Pedro Abramo. A dinâmica imobiliária. Elementos para o entendimento da espacialidade urbana. In: Cadernos IPPUR/UFRJ, ano III, n. especial, dez. 1989. Rio de Janeiro: UFRJ, 1989, p. 47-70.

CARLOS, Ana Fani A. “Novas” contradições do espaço. In: DIMIANI, Amélia L.,

CARLOS, Ana Fani A., SEABRA, Odette C. L. O espaço no fim do século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999, p. 62 a 74.

CARNEIRO, Ruy de Jesus Marçal. Organização da cidade: Planejamento municipal, plano diretor, urbanificação. São Paulo: Max Limonad, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). Explorações geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, pp.279-314.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. 4 ed. São Paulo: Ática, 2005.

DAVIS, Mike. Planeta favela. São Paulo: Boitempo, 2006, p. 59-102.

FIX, Mariana. Parceiros da exclusão. São Paulo: Boitempo, 2001, p. 15-107.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, grande São Paulo. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2005. 371 f. (Tese, doutorado em Geografia)

HARVEY, David. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980.

KOSIK, K. Dialética do concreto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

LEFEBVRE, Henri. O pensamento marxista e a cidade. Lisboa: Ulisséa, 1972, p. 29-76.

LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2004, p. 109-150.

LOJKINE, Jean. O Estado Capitalista e a Questão Urbana. 2. ed. Tradução de Estrela dos S. Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARX, Karl. Manuscritos econômico-filosóficos e outros textos escolhidos. 4. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

MELAZZO, E. S.; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Plano Diretor e legislação. In: MELAZZO, E. S.; GUIMARÃES, Raul Borges. Conjuntura Prudente, 2002. Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2002, p. 129 – 139.

PEREIRA, S. R. Direito à cidade? In: Anais do 12º Encuentro de Geografos da America Latina, 2009, Montevideo. Caminando en una America Latina en transformación. Montevideo-Uruguay : Universidad de la Republica, 2009.

SANTOS, Milton. Economia espacial: Críticas e alternativas. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6. ed. 1.reimpr. São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2008 b.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo: Alfa-Omega, 1979. p. 21-36.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e gestão urbanos. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SPOSITO, Eliseu. Savério. A produção do território e a indústria: uma análise do discurso desenvolvimentista prudentino. In: SPOSITO, M. E. B. (org.) Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: [s.n.], 2001, p. 89 – 108.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1998.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (orgs). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 169 – 243.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte público urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. 3. Ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

*Recebido em 16 de maio de 2011.
Revisado em 03 de janeiro de 2011.*

Aceito em 20 de janeiro de 2011.