

## AÇÕES E DECISÕES: REFLEXOS DO PLANEJAMENTO URBANO NA ACESSIBILIDADE.

Dayana Aparecida MARQUES DE OLIVEIRA\*

**Resumo:** A ação dinâmica e complexa dos agentes sociais que produzem o espaço urbano está ligada à elaboração e implantação do seu planejamento. Os distintos interesses que coexistem na cidade – provenientes dos agentes que dela fazem parte – proporcionam o caráter desigual e contraditório de sua produção, o que é expresso na falta de acessibilidade e na limitada mobilidade da população que utiliza o transporte coletivo aos locais onde estão instalados os meios de consumo coletivos. Essa dinâmica ocorre de forma dialética em que os agentes sociais, ao mesmo tempo em que produzem o espaço, são influenciados por ele. A discussão acerca do espaço das cidades brasileiras permeia as decisões e ações políticas que nelas ocorrem, daí a importância do planejamento urbano.

**Palavras-chave:** Planejamento urbano; Acessibilidade; Meios de consumo coletivos.

## DECISIONS AND ACTION: REFLECTIONS OF URBAN PLANNING IN ACCESSIBILITY.

**Abstract:** The complex and dynamic action of social agents that produce urban space is linked to development and deployment planning of it. The different interests that exist within the city - from agents who are part of it - provide the uneven and contradictory nature of its production, which is expressed at the lack of accessibility and limited mobility of the population using collective transportation to places where they are installed means of

---

\* Endereço eletrônico: [d.dayana@hotmail.com](mailto:d.dayana@hotmail.com) - Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", campus de Presidente Prudente – SP. Integrante do GEDRI (Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestrutura) e bolsista da FAPESP.

collective consumption. This dynamic occurs in a dialectic in which social agents while producing space are influenced by it. The discussion about the space of Brazilian cities permeates the decisions and political actions that occur in them, hence the importance of urban planning.

**Keywords:** Urban planning; Accessibility; Means of collective consumption.

## 1. Introdução

Segundo Corrêa (2005), a produção e o consumo do espaço urbano ocorrem a partir da ação dinâmica e, ao mesmo tempo, complexa de agentes sociais concretos, que representam distintos interesses da iniciativa privada, da sociedade civil e do poder público, os quais, materializados, se refletirão na paisagem<sup>1</sup>.

Devido à complexidade da relação entre esses agentes sociais, não há, praticamente, separação entre os seus interesses, visto coexistirem e se misturarem, podendo influenciar na ação e decisão de outro(s) agente(s). Além disso, um mesmo agente social pode representar mais de um interesse, estando ligado, por exemplo, ao poder público e à iniciativa privada, simultaneamente. A complexidade com que se relacionam os agentes sociais torna a produção do espaço urbano desigual e contraditória.

A desigualdade se manifesta a partir de diversas esferas, dentre elas, a espacial. É no espaço que os agentes se localizam e se deslocam, podendo usufruir mais ou menos dos locais da cidade, de acordo com o transporte que utilizam. O acesso ao modal de transporte está estritamente relacionado à renda e, esta, à divisão social do trabalho que determina a ocupação do espaço "(...) criando 'mundos' diferentes conforme as características sociais e econômicas das pessoas e imprimindo padrões diversos de localização espacial" (VASCONCELLOS, 2000, p. 199).

A produção do espaço urbano é complexa, pois ocorre de forma contraditória e dinâmica, tendo em vista a elaboração do planejamento urbano na (da) cidade, a organização do transporte coletivo e a acessibilidade que este proporciona à população – principalmente aos

---

<sup>1</sup> O conceito de paisagem aqui expresso é correspondente ao utilizado por Carlos (1994), que compreende a paisagem como relevante na análise do espaço urbano, porque é entendida como sua manifestação formal, ou seja, a partir dela é possível compreender melhor a dinâmica que o envolve.

menos favorecidos economicamente – aos locais onde estão instalados os meios de consumo coletivos (LOJKINE, 1997).

As ações do poder público remetem à organização da cidade e, por isso, devem estar pautadas em um planejamento com o intuito de promover maior desenvolvimento urbano – que se traduz em desenvolvimento socioespacial (SOUZA, 2010) – o qual colaborará com a transformação social, desde que não esteja apenas baseado na racionalidade técnica guiada por critérios econômicos (VASCONCELLOS, 2001).

O planejamento urbano omisso às questões sociais aprofundará 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<sup>2</sup>. Embora o autor tenha pontuado dois tipos de segregação, ele afirma que, na verdade, existe apenas uma, já que a voluntária gera a involuntária, o que se deve ao fato de a segregação 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.

Há necessidade de um planejamento urbano elaborado de forma crítica, com o objetivo de contemplar os distintos âmbitos da vida social (CARNEIRO, 1998), tratando de maneira diferente os diferentes, no intuito de investir de forma equitativa em meios de consumo coletivos nos setores mais pobres, para que as desigualdades possam ser amenizadas.

## **2. Algumas considerações sobre o planejamento urbano**

O planejamento urbano não é neutro, a forma como ocorre sua implantação depende dos interesses dos agentes que produzem o espaço urbano, bem como das disputas e conflitos inerentes à relação entre eles.

No Brasil, a maior parte da história do planejamento teve como característica predominante o planejamento modernista-funcionalista, o qual serviu, enquanto dominação ideológica, para esconder a cidade real. Esse planejamento teve raízes no iluminismo, e herdou o positivismo do

---

<sup>2</sup> LOJKINE (1997) destaca três tipos de segregação: a segregação no nível da habitação, no nível dos meios de consumo coletivos e no nível do transporte domicílio-trabalho.

modernismo e a figura do Estado, enquanto capaz de assegurar o equilíbrio do keynesianismo (MARICATO, 2000). No entanto, esse “modelo” de planejamento entra em declínio na década de 1980, com a estagnação econômica e o endividamento pelo qual vinha passando o país; a influência neoliberal fez surgir o Estado mínimo. Nos anos de 1990, nascia o que Marcelo Lopes de Souza chamou de planejamento mercadófilo, o qual se preocupava mais com os interesses privados, em detrimento do público e coletivo.

Ao periodizar o planejamento no Brasil, Villaça (1999) apresenta três períodos que, segundo ele, definem bem a história: 1875 a 1830; 1930 a 1990 e de 1990 em diante.

No período compreendido entre 1875 e 1830, o autor destaca as obras de embelezamento e melhoramento feitas, principalmente, nas grandes cidades como Rio de Janeiro e São Paulo. Trata-se de um planejamento de origem renascentista, cuja ênfase está na beleza monumental, de que a *City Beautiful*, de Washington é um exemplo. No Brasil, em meados na década de 1930, esse tipo de planejamento representava a ação concreta do Estado, com objetivos que não condiziam com o discurso, na maior parte das vezes. “Foi sob a égide dos planos de embelezamento que nasceu o planejamento urbano (lato sensu) brasileiro”. (p. 193). Ao dar o exemplo do Rio de Janeiro, o autor afirma que “Já então os interesses imobiliários estavam por detrás dos grandes projetos urbanos, os quais patrocinavam, discutiam, defendiam ou atacavam”. (p.195)

O segundo período da história do planejamento urbano no Brasil vai de 1930 a 1990 e, dele, o autor destaca a evidência do discurso dominante, na tentativa de esconder a origem dos problemas, atribuindo ao planejamento a função de solucioná-los. Desde 1930, entendem-se os problemas urbanos como fruto do crescimento caótico, por isso, solucioná-los dependeria de um planejamento com técnicas e métodos bem definidos. “Essa é a tendência do planejamento que ainda perdura” (VILLAÇA, 1999, p. 183). No período da ditadura militar, esse planejamento caracterizou-se como justificativa para a construção de obras, principalmente as de infraestruturas ligadas ao transporte.

Com a construção dos planos, o discurso se torna cada vez mais hegemônico; todavia, com o processo de urbanização e a conseqüente intensificação da desigualdade surgiram movimentos urbanos que passaram a contestar esse discurso “(...) especial e precisamente naqueles setores nos quais ela vinha tradicionalmente intervindo: nos setores imobiliário e no do

sistema viário e de transportes” (VILLAÇA, 1999, p. 204). Com isso, a classe dominante precisou adaptar seu discurso à nova realidade, para manter-se no poder, dando início ao planejamento integrado, o qual desencadeou os superplanos.

O planejamento integrado trazia no discurso dos que o defendiam, a necessidade de ver a cidade além de seus aspectos físicos; dessa forma, o argumento era que “Os planos não podem limitar-se a obras de modelagem urbana; eles devem ser integrados tanto do ponto de vista interdisciplinar como do ponto de vista espacial, integrando a cidade em sua região” (VILLAÇA, 1999, p. 212). O Planejamento integrado não se insere na esfera política, mas na ideológica porque se limita ao discurso não atingindo a ação real do Estado.

O apogeu técnico vem com os superplanos que, devido à abrangência aproximaram-se muito mais de recomendações para criação de outros planos, ou seja, planos que dizem como serão feitos os próximos planos.

Villaça (1999, p. 191) destaca que o planejamento urbano na Europa e nos Estados Unidos corresponde, em parte, à ação concreta do Estado, diferentemente no Brasil que se constitui“(…) apenas de discurso, o planejamento é uma fachada ideológica, não legitimando ação concreta do Estado, mas, ao contrário, procurando ocultá-la”. O que há de semelhante entre Brasil, Europa e Estados Unidos é que atrás da fachada do planejamento existe a dominação, o poder “(…) a grande diferença está nos níveis de hegemonia, aceitação e credibilidade desse ‘poder’”.

O último período que Villaça apresenta, compreende a década de 1990 em diante e, para ele, representa uma reação às formas anteriores de planejamento, pois traz uma nova visão, baseada na retomada dos planos diretores e da maior democratização da gestão urbana, o que permitiu uma possibilidade para o comprimento da função social da propriedade urbana.

A partir da Reforma Urbana<sup>3</sup>, com a inserção dos artigos 182 e 183 na Constituição Federal de 1988, os municípios brasileiros passaram a ser vistos como unidades de planejamento do espaço, sendo que, ao poder

---

<sup>3</sup> Dentre os objetivos da Reforma Urbana, os mais importantes são: coibir a especulação imobiliária, reduzir as desigualdades socioespaciais e tornar o planejamento mais democrático possível. Para isso, alguns instrumentos foram criados: IPTU progressivo no tempo, outorga onerosa do direito de construir, usucapião, dentre outros, cujo principal é o Plano Diretor que representou um marco na Reforma Urbana.

público local foi dada maior autonomia em relação ao gerenciamento de seu ordenamento territorial, por meio do estabelecimento do Plano Diretor Municipal, o que proporcionou "(...) uma resposta mais efetiva às necessidades da população" (RODRIGUES, 2005, p. 92). Contudo, devido às divergências de interesses dos agentes que produzem o espaço urbano, o poder público não consegue suprir todas as necessidades da maior parte da população.

Ao analisar os resultados do planejamento urbano na paisagem, é possível entender como as ações e decisões tomadas pelos agentes sociais influenciaram diretamente na produção do espaço da cidade, principalmente no que se refere à instalação de meios de consumo coletivos em locais pré-definidos, bem como o acesso a essas estruturas de acordo com a organização das vias de transporte e do transporte coletivo, que é a principal forma de mobilidade da população mais pobre.

### **3. A cidade enquanto espaço desigual**

A maior parte das políticas sociais é feita, tendo em vista a distribuição de renda; no entanto, para que ela ocorra, é necessário conhecer a causa da desigualdade. Neste sentido, Harvey (1980, p. 42) apresenta a seguinte questão: "(...) como as mudanças na forma espacial da cidade e nos processos sociais, que operam na cidade, provocam mudanças na renda do indivíduo". (?) O próprio autor argumenta a necessidade dos estudos empíricos para uma argumentação satisfatória, mas, ele mesmo, apresenta a hipótese de que o processo social de determinação do salário é modificado pela localização do emprego, se comparado à localização da moradia, o que impõe a alguns, custos de acessibilidade maior. Dessa forma, a distribuição se dá de maneira desigual na sociedade.

O chamado "efeito de exteriorização" imprime um custo ou benefício nas localizações, e pode ser compreendido no âmbito político como uma tentativa de redistribuição de renda; no entanto, "Na medida em que essas tentativas são bem sucedidas, elas são uma fonte de desigualdade de renda" (HARVEY, 1980, p. 46).

A desigualdade e contradição no espaço urbano são explícitas na localização dos meios de consumo coletivos que, muitas vezes, não condizem com locais acessíveis à maior parte da população, sendo,

portanto, apenas uma parcela beneficiada, o que pode ser interpretado como reflexo da renda.

Segundo Harvey (1980), os recursos criados pelo homem são disponíveis espacialmente, seguindo as decisões locais; dessa forma, a tomada de decisão na escolha da localização traz consigo um caráter distributivo. Há, portanto, relação entre redistribuição de renda e as decisões políticas e, sendo assim, dependendo da ação dos agentes produtores do espaço urbano – que é, sobretudo, política – haverá distribuição ou concentração de renda. Da mesma forma, de acordo com as decisões tomadas no âmbito do planejamento urbano, haverá possibilidades de usufruir mais intensamente ou não dos espaços da cidade, conforme as decisões locais, principalmente no que tange à implantação dos meios de consumo coletivos.

A localização é relacional; então, a melhor localização é aquela em que os meios de consumo coletivos são acessíveis, estando ligada a possibilidades de interações espaciais. É, portanto, necessário ter acessibilidade gerada previamente para gerar interações.

O espaço articula duas dimensões: a de localização e, a que dá conteúdo à localização (CARLOS, 1999). Nesse sentido, fica explícito que determinada localização só é valorizada ou não, de acordo com o conteúdo que ela agrega. Esse é um fato de grande relevância, uma vez que o conteúdo é fruto da escolha de agentes sociais concretos que produzem o espaço urbano (CORRÊA, 2005) e, portanto, resultado de disputas e interesses entre esses agentes.

Nesse sentido, o poder público tem importante papel, pois é o principal responsável pela implantação e seleção de determinados equipamentos em certos locais da cidade<sup>4</sup>, e, dependendo da decisão, permitirá ou não acesso, principalmente aos mais pobres, aos meios de consumo coletivos, o que dependerá de quais interesses predominarão em sua escolha.

---

<sup>4</sup> Além do poder público, outros agentes são determinantes na seleção dos espaços na cidade, entre os quais estão os agentes que representam os interesses da sociedade civil e os interesses da iniciativa privada. É importante lembrar que esses agentes se relacionam de maneira complexa, por isso, um mesmo agente pode representar mais de um interesse. Interesses de agentes distintos podem ser complementares ou contraditórios, dependendo da situação e do objetivo a ser alcançado.

Para fins de habitação, as vantagens locacionais são decisivas, determinadas, principalmente, pelo acesso aos meios de consumo coletivos, que compreendem infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos. Para Lojkine (1997), esses meios de consumo distinguem-se dos individuais devido à capacidade de responder globalmente às necessidades sociais e, portanto, coletivas; a durabilidade (o que caracteriza uma baixa rentabilidade) e aos valores de uso dificilmente divisíveis, são imóveis.

O autor caracteriza-os como formas de socialização capitalista, através da intervenção estatal, a 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, mas baseia-se na concentração em alguns pontos dela, o que é típico da cidade capitalista. Essa concentração cria novas formas de vida e de necessidades sociais; do ponto de vista da reprodução do capital, contudo, são vistos como supérfluos “(...) na medida em que só intervém no nível da reprodução da força de trabalho (...)” (LOJKINE, 1997, p. 157). A possibilidade de acessá-los se dá a partir do espaço de circulação disponível para tal, que consiste em um bem coletivo, implantado pelo poder público, sendo este incumbido de escolher a localização e organizar as vias que darão acesso a ela.

A implantação dos meios de consumo coletivos tende a beneficiar determinadas áreas, pois traz consigo a valorização; com isso, os agentes ligados ao mercado imobiliário lutam para que os meios de consumo coletivos sejam implantados em locais, cuja propriedade lhes pertence, visto que o potencial de lucro aumenta. Todavia, essas áreas não correspondem àquelas em que, realmente, a demanda carece de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos, pois, em sua maioria, são áreas subutilizadas e, em decorrência disso, os meios de consumos coletivos ali implantados também o serão. Esse é um dos exemplos que explicita a predominância do valor de troca sobre o valor de uso na cidade.

Desse modo, a localização dotada de benfeitorias tem seu preço elevado, e a demanda de quem realmente necessita utilizá-las está nas áreas mais afastadas da cidade. Devido à distância, precisam deslocar-se para outros pontos, justamente para consumir equipamentos que estão a serviço dos interesses individuais. Todavia, esse deslocamento não se dá de forma simples, já que os indivíduos mais pobres utilizam o transporte coletivo como principal modal em seus deslocamentos, o qual não está organizado de forma a proporcionar acessibilidade ao usuário, e as vias de acesso



existentes na cidade não contribuem para que os referidos cidadãos cheguem com facilidade aos diferentes destinos desejados. Sendo assim, usufruem menos da cidade do que os mais ricos, que contam com maior mobilidade e acessibilidade devido ao transporte que utilizam – o automóvel.

A classe média teve importante papel para que o automóvel ganhasse cada vez mais espaço nas cidades, porque passou a ter um estilo de vida que gerou novas demandas por deslocamento, pleiteando maior fluidez no espaço. Para Vasconcellos (2000, p. 65), tal mudança ocorreu por causa da

[...] substituição da escola pública do bairro pela escola privada distante, a inclusão de formas especiais de educação (línguas, artes, esportes), o uso de novos serviços pessoais (higiene, beleza, comércio especializado) e o aumento das formas de lazer (viagens de fins de semana, restaurantes).

O automóvel está associado ao uso mais intenso do espaço e, por isso, proporciona aos seus usuários o desempenho do maior número de papéis (atividades) em menor tempo. O poder público investe no setor viário para a circulação de automóveis nas áreas de classe média, cuja conservação das vias, a manutenção, iluminação e pavimentação são melhores; no entanto, na periferia a situação é bem diferente.

O transporte individual ganha cada vez mais relevância com o crescimento das cidades, porque proporciona maior interação, comunicação e integração entre os locais, uma vez que a expansão territorial urbana orienta a amplitude dos deslocamentos e determina as possibilidades de acessibilidade (PONS e REYNÉS, 2004).

Ou seja, grande parte dos que possuem menor renda depende do transporte coletivo<sup>5</sup> que, muitas vezes, não atende às necessidades dos usuários. Segundo PONS e REYNÉS (2004), esse tipo de transporte está estruturado com horários e rotas fixas para uma demanda concentrada com ritmos de mobilidade repetitivas, por esse motivo não é o mais apropriado

---

<sup>5</sup> Semelhanças quanto ao transporte e ao trânsito nos países em desenvolvimento: dependência dos meios não motorizados de transporte e dos meios públicos se comparado aos países industrializados e, com base na mesma comparação, nesses países há inequidade das condições de transporte, "(...) com a maioria das pessoas submetidas a condições inadequadas de acessibilidade, segurança e conforto (...)" (VASCONCELLOS, 2000, p. 17).

para a população que reside nas periferias das cidades, visto que o destino dos locais de atividades são diferenciados, o que demanda novos deslocamentos no espaço, como também necessidades específicas de tempo.

Isso se dá devido à menor quantidade de linhas de ônibus presentes nas periferias, se comparadas aos locais centrais, o que colabora com a demora no trajeto durante o deslocamento até o destino desejado, fazendo com que os intervalos de tempo passem a ser consideráveis, entre um ônibus e outro, resultando em lotação desses coletivos em seus pontos.

Nesse sentido, parte dos indivíduos que reside nas cidades encontra maior satisfação no transporte individual, cuja flexibilidade dos horários e deslocamentos necessários para se chegar a determinados destinos é maior que a do transporte coletivo. Por esses motivos, Pons e Reynés (2004, p. 294) afirmam que o automóvel “(...) tiende a convergirse en el instrumento del tiempo libre (...)” com um mecanismo de autorregulação.

Quando há descentralização das atividades na cidade, as pessoas acabam tendo maior mobilidade, o que não implica, necessariamente, melhoria de acessibilidade<sup>6</sup>, pois, apesar de conseguir chegar a determinado local mais próximo para realizar suas tarefas, o indivíduo continua tendo dificuldade no acesso a destinos que antes centralizavam as atividades.

Pereira (2009) nos aponta que, com a implantação do subcentro no bairro “Ana Jacinta” em Presidente Prudente, no Estado de São Paulo, os moradores passaram a ter mais opções ao desempenharem suas atividades, por estarem mais próximos de suas residências, o que colaborou com a diminuição dos deslocamentos até pontos mais distantes da cidade para a realização da mesma tarefa. Todavia, por não ser um subcentro tão diversificado, o deslocamento para os espaços da cidade que centralizavam atividades mais específicas continuaram sendo necessários; entretanto, as linhas de ônibus que servem esta região da cidade continuaram apresentando problemas quanto aos horários, rotas e lotação, dificultando o acesso dos que precisam se deslocar a outros centros mais diversificados. Para Harvey (1980, p. 48) a “(...) descentralização dos serviços urbanos pode ser assim vista como uma mudança de política baseada no consumo de bens públicos”.

---

<sup>6</sup> É de suma importância compreender os conceitos de acessibilidade e mobilidade de forma conjunta, pois vão além das condições que o indivíduo tem de se deslocar, mas a facilidade que ele possui de chegar a determinados destinos, levando em conta elementos da macroacessibilidade e microacessibilidade.

Tanto a descentralização como a concentração de atividades em uma área são norteadas 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 (ULLMAN,1974; HAGGETT, 1965; CORRÊA, 1997) entre os lugares, proporcionando novas demandas e deslocamentos que está diretamente relacionado ao uso do solo.

Este funcionamiento explica que la compartimentación funcional del uso del suelo, es decidir, la segregación de funcionales, propia delo modelo urbano anglosajón, haya provocado un incremento de las distancias a cubrir para la realización de las actividades humanas y, en consecuencia, haya incrementado paralelamente la necesidad de desplazamientos motorizados (PONS; REYNÉS, 2004, p. 281).

Diante dessas questões, o planejamento urbano possui grande importância no que se refere à instalação dos meios de consumo coletivos em determinada localidade, bem como às políticas relacionadas à organização do transporte coletivo, o que determinará se/qual outra parte da população terá acesso a esses locais e, conseqüentemente, ao espaço em que elas estão localizadas, fato que reflete os interesses dos agentes sociais envolvidos no processo de produção do espaço urbano.

Entender essa dinâmica é necessário, pois, a partir da reflexão sobre ela, somam-se elementos para a compreensão da complexa produção do espaço urbano, bem como de seus resultados na paisagem, que resultam em impactos significativos na vida da população residente na cidade, não ocorrendo de maneira aleatória, mas a partir de um conjunto de interesses que coexistem na cidade e se estabelecem de forma desigual e contraditória.

#### **4. A complexa produção do espaço urbano: uma análise do planejamento urbano e da acessibilidade em Presidente Prudente/SP.**

A dinâmica que envolve a produção do espaço urbano pode ser vista na cidade de Presidente Prudente/SP que, desde sua fundação, foi sendo construída a partir da relação complexa dos agentes sociais.

A cidade de Presidente Prudente cresceu de forma intensa, porém descontínua, o que privilegiou os agentes sociais do setor imobiliário

(MELAZZO, 1993). Isto porque, conforme a cidade se expandia, vazios urbanos surgiram, os quais, posteriormente, receberam infraestruturas, antes mesmo dos conjuntos habitacionais, cuja implantação foi realizada pelo poder público em locais mais afastados, a partir de programas que visavam ao desfavelamento e a implantação de lotes urbanizados (SILVA, 2005).

As pessoas que residem nos locais mais afastados são aquelas que gastam mais tempo em seus deslocamentos, além do custo considerável com transporte. O fato de residirem longe dos principais meios de consumo coletivos da cidade e sucederem vazios urbanos, colaborará com o benefício dos proprietários de terras vazias (RODRIGUES, 1991). A decisão em implantar os conjuntos habitacionais nos locais mais afastados da cidade faz parte da própria lógica de produção do espaço na cidade capitalista e é condição necessária para a especulação. Esse é um dos pontos em que se vê de forma nítida a influência da iniciativa privada sobre as ações do poder público.

Segundo Singer (1980, p. 89), os vazios urbanos

[...] acarretam a subutilização dos serviços urbanos, ao manter vagos, à espera de valorização, lotes que dão acesso a pelo menos parte deles. A ironia da situação é que, ao mesmo tempo, cresce a parcela da população que não tem recursos para realmente habitar, o que significa mais do que permanecer fisicamente dentro dela. Para esta população, que vegeta em favelas ou vilas operárias, os sistemas de transportes, de comunicações, de saneamento, etc. são inacessíveis em maior ou menor grau, ao passo que áreas vagas, que facilitariam este acesso, lhes são vedadas pela barreira da propriedade privada do solo urbano.

O estabelecimento dos bairros periféricos na cidade de Presidente Prudente localizados, sobretudo, nos setores norte, leste e oeste serviram como elementos para que a especulação imobiliária se fortalecesse. O poder público é um agente importante nesse processo, já que produz e regulamenta o espaço urbano, sendo suscetível a interesses capitalistas, os quais utilizam a contradição para sua manutenção.

O padrão de localização das moradias dos que possuem menor poder aquisitivo e o dos meios de consumo coletivos acabam não sendo equivalentes, visto que valorizam os locais onde são implantados, o que nos

espaços mais afastados acaba não sendo lucrativo, já que beneficiariam apenas os agentes mais pobres da sociedade civil.

Os meios de consumo coletivos localizam-se, muitas vezes, em espaços que não permitem acesso a todos, ou seja, são implantados em locais cujas vias não fazem parte do trajeto dos ônibus do transporte coletivo<sup>7</sup>, dificultando, assim, a acessibilidade das pessoas de baixa renda, o que expressa um equívoco na escolha dos espaços para implantação desses meios de consumo coletivos.

Pereira (2009), ao estudar a cidade de Presidente Prudente destacou os principais equipamentos urbanos, áreas e eixos de serviços e comércio. As áreas mais afastadas são as menos servidas desses equipamentos e, mesmo aquelas que os possuem apresentam uma quantidade pequena se comparada às localidades mais centrais. A autora propõe que, nesse caso, deve haver maior descentralização dos equipamentos, acompanhada de melhor estruturação no transporte coletivo urbano e acessibilidade.

Os que detêm maiores recursos financeiros acabam optando pelo automóvel e, por isso, circulam em menor tempo e usufruem de forma mais cômoda os espaços da cidade. Prova disso, são os dados apresentados pela Fundação Seade, em que o transporte individual em Presidente Prudente apresenta aumento na frota de automóveis de 46.245 veículos em 2002 para 60.663 veículos em 2008, o que significa que a demanda para esse tipo de transporte tem sido cada vez mais crescente, fato que se reflete também, no número de usuários por veículo, que apresentou queda de 4,18 para 3,39.

## **5. Considerações finais**

Os agentes produtores do espaço urbano veem, no planejamento, uma oportunidade de produzir o espaço a partir de suas ações. Dessa forma, o zoneamento da cidade é influenciado pelos interesses desses agentes, o que afirma o caráter contraditório e desigual de sua produção.

As desigualdades do espaço urbano são expressas na paisagem das cidades e manifestam-se por meio das relações dos cidadãos nesse espaço. Prova disso é a seleção dos locais, seguida da utilização, do uso

---

<sup>7</sup> Neste sentido, o planejamento dos transportes e de circulação são tão importantes quanto o planejamento urbano, já que são decisivos na acessibilidade da população.

dos espaços e da circulação por tais locais, o que possibilita a reprodução das classes sociais.

Nesse sentido, o tipo de transporte utilizado pelos cidadãos, assim como o planejamento urbano, possui grande importância, visto permitir ao cidadão usufruir mais ou menos dos espaços da cidade, o que indica a acessibilidade que possui, principalmente, no que tange aos espaços em que estão localizados os meios de consumo coletivos.

A tomada de decisões e as ações dos agentes sociais ao mesmo tempo em que produzem o espaço urbano influenciam em suas relações, no que se refere à forma como agem nesse espaço.

A cidade vai sendo produzida e reproduzida a partir do reflexo das relações entre os agentes produtores do espaço urbano, bem como de seus interesses, os quais aparecem de forma implícita ou explícita nas leis que regulamentam o planejamento da cidade e afetam o cotidiano de seus habitantes, principalmente daqueles mais pobres que, devido à baixa renda, residem em locais mais distantes e possuem menores possibilidades de mobilidade e acessibilidade.

## 6. Referências bibliográficas

CARLOS, Ana Fani A. **A (re)produção do espaço urbano**, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

\_\_\_\_\_. “Novas” contradições do espaço. In: **DAMIAMI, 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 – 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, p.279-314.

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

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

HAGGETT, Peter. **Locational analysis in human geography**, London, Arnold, 1965.

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

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. Planejamento urbano no Brasil. In: **ARANTES, Otília. VAINER, Carlos. MARICATO, Ermínia (Org). A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**, Petrópolis, Rio de Janeiro, Vozes, 2000, p. 121-195.

MELAZZO, Everaldo Santos. **Mercado imobiliário, expansão territorial e transformações intra-urbanas: o caso de Presidente Prudente – SP**. 1993. 144 f. Dissertação de mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 1993.

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

PONS, Joana Maria Seguí. REYNÉS, Maria Rosa Martínez. **Geografia de los transportes**, Universitat de les Illes Balears, 2004.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Direito à e o estatuto da cidade, In: **CIDADES: Revista científica/Grupo de estudos urbanos** – v. 2, n. 3, Presidente Prudente, 2005, p. 85 – 110.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas cidades brasileiras**, 4.ed, São Paulo, Contexto, 1991.

SILVA, Ronés Borges. **Segregação e/ou Integração: o Programa de Desfavelamento e Lotes Urbanizados em Presidente Prudente**. 2005. 130 f. Dissertação de mestrado- Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2005.

SINGER, Paul. “O uso do solo urbano na economia capitalista”. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, AGB, nº 57, 1980, p. 77-92.

SOUSA, M. T. R. **Mobilidade a Acessibilidade no Espaço Urbano**, Sociedade & Natureza, Uberlândia - MG, v. 17, n. 33, p. 119-129, 2005.



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. **Produção e apropriação da renda fundiária urbana em Presidente Prudente**. 1990. 230 f. Tese de doutorado – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, São Paulo, 1990.

ULLMAN, Edward. Geography as spatial interaction. In: HURST, Michael E. Eliot (Org.). **Transportation Geography**, Londres, Macgraw Hill, 1974.

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.

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. (Org). **O processo de**

**urbanização no Brasil**, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 169–243.