

## ACESSIBILIDADE: VANTAGEM LOCACIONAL OU DIREITO?<sup>1</sup>

### ACCESSIBILITY: LOTIONAL ADVANTAGE OR RIGHT?

Dayana Aparecida Marques OLIVEIRA<sup>2</sup>

**Resumo:** As relações estabelecidas entre os agentes que produzem o espaço urbano são pautadas na lógica capitalista de produção do espaço, elas conferem à cidade o caráter desigual e contraditório. Dentre os agentes que fazem parte desse processo, o incorporador possui destaque porque suas ações giram em torno da utilização das externalidades como formas de agregar valor ao preço das localizações. As alianças entre incorporadores e representantes do poder público destacam-se, pois influenciam nos padrões ocupacionais e na distribuição dos meios de consumo coletivos, que estão relacionados diretamente à acessibilidade. Diante dessa influência surge a interrogação: A acessibilidade é uma vantagem locacional ou um direito dos cidadãos?

**Palavras-chave:** Acessibilidade; mobilidade; meios de consumo coletivos; localização; incorporador.

**Abstract:** The relationship established between the agents that produce urban space are guided by the logic of capitalist production of space, they give the city the uneven and contradictory character. Among the agents that are part of this process, the developer has highlighted because their actions revolve around the use of externalities as ways to add value to the price of the locations. The alliances between developers and government representatives stand out, as they influence the occupational standards and the distribution of means of collective consumption, which are related directly to accessibility. Given this influence comes the question: Accessibility is a locational advantage or a right of townspeople?

**Key words:** accessibility, mobility, means of collective consumption, location, developer.

### Introdução

A lógica capitalista é pautada na contradição e na diferenciação. As relações estabelecidas entre os agentes produtores do espaço urbano reproduzem essa lógica através de suas ações e decisões, as quais conferem ao espaço sua característica desigual e contraditória. Os agentes são múltiplos, suas ações modificam-se de acordo com as diversas situações, de acordo com o contexto espacial de cada cidade. Destarte, alianças, disputas, divergências e semelhanças entre os agentes variam conforme suas estratégias no tempo e no espaço.

Ao se relacionarem os agentes produzem o espaço urbano. Neste sentido, Souza (1988) ressalta que a sociedade ao passar por mudanças modifica seu espaço ao refletir nele suas próprias transformações, com a geração de novas necessidades a serem atendidas. A sociedade é

---

<sup>1</sup> Pesquisa de mestrado em desenvolvimento, financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

<sup>2</sup> Mestranda pelo Programa de pós-graduação em geografia da Universidade Estadual Paulista de Presidente Prudente. Integrante do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI) e bolsista pela FAPESP (Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo). E-mail, [daya\\_geo@hotmail.com](mailto:daya_geo@hotmail.com)

dinâmica e sua transformação fica testemunhada no espaço como acumulação de tempo. Deste modo,

(...) a todo momento através da história, criam-se novas formas para responder às necessidades novas e precisas, ao mesmo tempo em que velhas formas mudam de função, dando lugar a uma nova geografia construída com velhos objetos (SOUZA, 1998, p. 64).

A compreensão das formas como acumulação de tempo depende do entendimento do que foram as divisões do trabalho e de seu valor atual e real (valor sistêmico).

Sposito (1994, p. 64) ao escrever sobre a produção social das formas espaciais ressaltou que ela “(...) é ao mesmo tempo manifestação e condição do estágio de desenvolvimento das forças produtivas sob o capitalismo”. A autora apresenta o espaço como concretização–materialização do modo capitalista de produção e a cidade como manifestação dessa concretização. Por isso, ao estudar a cidade contemporânea, Sposito (1994, p.11) afirma a necessidade de recorrer à história para entendê-la, nesta perspectiva o espaço é história, por isso, a cidade tal como se conhece hoje é “(...) o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações”.

Carlos (1999) afirma que a materialização da produção do espaço geográfico revela e é fruto da contradição entre produção espacial coletiva e apropriação privada, o espaço é, portanto, produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais. Em outro trabalho a autora afirma que a materialização do processo de produção do espaço “(...) é dada pela concretização das relações sociais produtoras dos lugares, esta é a dimensão da produção/reprodução do espaço, passível de ser vista, percebida, sentida, vivida” (Carlos, 2007, p. 21).

As relações se estabelecem de acordo com a lógica capitalista de produção do espaço, marcados por desequilíbrios e conflitos que resultam no desenvolvimento desigual dos processos gerais e formas espaciais. Brandão (2007) propõe a análise do desenvolvimento desigual a partir de quatro conceitos: homogeneização (que rompe barreiras e incorpora espaços para utilização das forças produtivas à produção social e ao consumo adequado as leis da valorização, e para a reprodução ampliada, em um movimento universalizante do capital); integração (pluralidade de capitais enquadrados na lógica geral, no entanto produzidos em condições históricas e concretas, cujas diferenças aparecem nas distintas escalas; impõe uma “coerência” de padrões e regras; cria laços de complementaridade, fluxos e mobilidade; liga-se a valorização do mercado, articulando-se às interações espaciais); polarização (hierarquias e centralidades distribuídas desigualmente pelo espaço); hegemonia (sistema de influências que exerce sobre todas as esferas da vida social). Esses quatro conceitos pressupõem que o equilíbrio no espaço é insustentável, a análise com base neles 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. Os resultados das estratégias assim caracterizadas é a desigual inserção das formas e disposição dos fluxos no espaço por meio da homogeneização de processos que reforçam a heterogeneidade, oriunda dessas iniciativas.

A materialização das ações no espaço altera seu conteúdo, por isso o espaço herdado (fruto da história local) expressa as desigualdades inerentes das ações dos agentes que o

produzem imprimindo “(...) um padrão de organização do território e da força de trabalho” (Vitte, 2003, p. 232).

As relações estabelecidas entre os agentes produtores do espaço urbano com suas contradições, disputas e alianças, imprimem na paisagem os conflitos próprios dessas relações. Por outro lado, elas se constroem ao passo que as formas no espaço influenciam as ações e tomadas de decisões, num movimento duplo em que ao produzir o espaço, as relações também são produzidas por ele.

Como agentes que produzem o espaço urbano, os representantes do mercado imobiliário contribuem com a manutenção dos diferentes padrões de localização na cidade, colaboram, portanto, com a materialização dos conflitos oriundos da coexistência de interesses convergentes na paisagem urbana. Prova disso é o estabelecimento dos diferentes padrões de ocupação residencial, que variam de acordo com as classes sociais que recorrem a eles, possibilitadas pela renda que provém da divisão social do trabalho.

Os diferentes padrões de ocupação são dispostos no espaço levando em conta as localizações, quanto maior a presença dos meios de consumo coletivos, mais valorizada tal localização será. A valorização provoca aumento no preço pago para usufruir a localização, tornando-a seletiva já que nem todos podem pagar o custo imposto para tal. A disposição concentrada dos meios de consumo coletivos é feita pelo poder público, que influenciado pelos representantes do mercado imobiliário privilegia determinadas áreas da cidade em detrimento de outras.

Os incorporadores têm importante papel nesse sentido, porque são eles os agentes intermediários entre os demais representantes do mercado imobiliário. São os que incorporam novas terras ao perímetro urbano e contribuem com a expansão do tecido urbano, sob o estabelecimento de alianças com o poder público. Suas ações promovem a valorização do capital incorporador a partir de mecanismos baseados na utilização das externalidades como elemento-chave na valorização fundiária e da acessibilidade como vantagem locacional. A acessibilidade como vantagem é seletiva, o critério de seleção é a renda do indivíduo que permite a distinção entre os que podem e os que não podem pagar para usufruir dela.

Na paisagem urbana através da locação dos meios de consumo coletivos (principalmente dos equipamentos urbanos públicos), na disposição espacial das vias, e na organização do transporte coletivo é possível reunir elementos que auxiliem na compreensão da acessibilidade, bem como que permitam a análise do nível de acessibilidade que os cidadãos (sobretudo os mais pobres) têm aos demais espaços da cidade.

Frente à valorização desigual das localizações e o privilegiamento dos interesses dos que representam o mercado imobiliário, cabe a reflexão sobre a acessibilidade na cidade como um direito a ser garantido para os cidadãos, transcendendo, portanto, a noção de vantagem dos incorporadores. Por isso a indagação: Afinal, a acessibilidade é uma vantagem locacional ou um direito?

O fato de a acessibilidade ter ligação com as decisões políticas e ser determinada economicamente pela renda é o primeiro passo para responder essa pergunta.

## **A figura do incorporador**

A cidade é um espaço de localização de atividades específicas, de controle da divisão social do trabalho, e de controle da distribuição de renda (Camagni, 2005), essas funções reforçam cada vez mais o conflito causado pela coexistência dos distintos interesses entre os agentes produtores do espaço urbano.

Os agentes produtores do espaço urbano são muitos, dentre eles encontram-se os representantes da esfera privada, da esfera pública e da sociedade civil. Eles estabelecem complexas relações pautadas ora na divergência de interesses, ora na contradição. A complexidade se desenha na busca de objetivos voltados à manutenção e/ou alcance dos anseios ligados aos interesses que sustentam. Essa dinâmica complexa é apresentada por Corrêa (2005), autor que ressalta a dualidade e contradição de alguns agentes frente às decisões tomadas em relação à cidade, as quais influenciam o conjunto de ações concernentes à produção do espaço urbano.

Dentre os agentes existentes na cidade destacamos neste estudo, os representantes da esfera privada, em especial os incorporadores. Os incorporadores são aqueles agentes que fazem a mediação entre os demais agentes da esfera privada (entram em contato com os proprietários, com a construtora, obtêm financiamento etc), reúnem diferentes capitais e fazem à articulação necessária para legalizar um empreendimento. O incorporador visa a partir da comercialização da propriedade urbana conseguir o maior lucro possível, para isso, utiliza as externalidades como um elemento-chave no processo de valorização imobiliária.

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 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 o torna munido de 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.

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. O ganho fundiário é o que estabelece o nexo estrutural entre o processo de valorização dos capitais e a espacialidade urbana.

A ação dos incorporadores e a valorização do capital incorporador têm impacto direto no estabelecimento/mudança nos 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.

## **A localização e a lógica da valorização imobiliária**

Um fator importante na cidade que reflete bem os conflitos e as decisões tomadas por seus agentes, em especial os incorporadores, é a localização. A localização é “(...) um bem incorporado à mercadoria da terra, pelo qual se paga quando se adquire o direito de propriedade de uma parcela do solo (compra) ou o direito de uso dela por um determinado período (aluguel ou arrendamento)” (Sposito, 1983, p. 113). O que aumenta o valor de troca da localização são as externalidades.

Camagni (2005) escreveu primeiramente sobre as externalidades no caso da empresa e da indústria, mas também é importante aplicá-la ao âmbito residencial. O autor distingue três categorias de externalidades: as que nascem da intervenção do setor público na cidade (tanto pela implantação de bens públicos como pelo consumo desses bens); as que nascem da natureza do grande mercado da cidade; e as que nascem da natureza da cidade como incubadora de fatores produtivos e do mercado de produção.

As externalidades são vistas como um elemento-chave pelos representantes do mercado imobiliário porque elas conferem maior renda aos que fazem parte desse setor, ou seja, quanto mais expressivas as externalidades, a localização terá aumento no preço de sua renda diferencial, conferindo maior lucro com a alta da diferença entre preço real e o preço virtual do imóvel, valorizando assim, o capital incorporador, como apresentado no estudo de Campos (1989).

As externalidades em forma de infraestruturas elevam, portanto, o preço das localizações que atraem de acordo com suas características, uma demanda homogênea (que buscam padrões específicos de edificação de acordo com seu poder aquisitivo) e heterogênea se comparada à cidade como um todo.

A heterogeneidade que pode ser vista na paisagem urbana através dos distintos padrões de localização entre os indivíduos de rendas diferentes. A localização das residências dos que podem pagar maior preço por elas, encontram-se em locais com maior presença de infraestrutura, equipamentos urbanos e serviços, já os que possuem menor poder aquisitivo sofrem com a ausência de equidade na distribuição dos meios de consumo coletivos, além de possuírem acessibilidade comprometida aos demais espaços onde eles estão presentes. Os incorporadores, neste caso, lutam para que a implantação dos meios de consumo coletivos ocorra em determinados locais cuja propriedade lhes confere, visto que o potencial de lucro aumenta (no caso, do capital incorporador, ele se valoriza). São notáveis nos diversos exemplos de cidades brasileiras, que essas áreas não correspondem aquelas em que realmente a demanda carece de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos, pelo contrário, em alguns casos podem ser áreas subutilizadas, em que os meios de consumos coletivos também o são, pelo fato da maior parte dos residentes não utilizarem os equipamentos ali implantados. Um exemplo disso é a implantação de hospitais, escolas e praças públicas em áreas de classe média.

(...) 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 valorização diferencial das localizações na cidade é direcionada pelas ações que envolvem o capital incorporador, juntamente com as decisões tomadas no âmbito do planejamento, abarcando assim, diversos agentes produtores do espaço urbano. A implantação dos meios de consumo coletivos passa a ser primordial no aumento da renda do solo urbano, por isso há intensa relação entre ela e as localizações residenciais e produtivas. A renda é o princípio organizador da localização de diferentes atividades no espaço, mas ela nasce da demanda a certas áreas, isso significa que: quanto maior a “presença” dos meios de consumo coletivos em determinada localização, e quanto maior o nível de acessibilidade a este local, mais elevada será a renda do solo.

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. Lojkin (1997) apresenta dentre as formas de segregação: a oposição entre o centro e a periferia, em que o preço do solo é diferenciado; a separação entre zonas e moradias segundo a renda do indivíduo; o zoneamento através da política urbana como forma de privilegiar geograficamente zonas distintas; no nível dos equipamentos coletivos; no nível dos transportes, com a oposição entre transporte coletivo e transporte individual no quesito mobilidade.

O que atribui maiores lucros com a comercialização da propriedade é o valor dado através da força de trabalho, o qual implica à localização, sua renda diferencial. Sem o elemento força de trabalho, portanto, há apenas renda absoluta, que é o preço da propriedade. “A renda diferencial assume seu significado em um espaço relativo que é estruturado por diferenciais em capacidade produtiva, em localizações diferentes e que é integrado, espacialmente, através das relações de custo de transporte” (Harvey, 1980, p. 154 e 155).

O aumento do preço é determinado pelo valor, que por sua vez, tem a localização como um diferencial (Singer, 1979). A apropriação da diferença entre o preço e o valor é adquirida pelo proprietário através da mais-valia.

A política urbana é (ou seria) uma tentativa de redistribuição da mais-valia, diferente daquela realizada via mercado. Contudo, a política urbana tropeça na gama de interesses hegemônicos que nela estão apoiados. Uma distribuição mais igualitária levaria a diminuição da renda diferencial, mas por ser feita no âmbito da macroeconomia, a distribuição da mais-valia se dá de forma diferencial e é caracterizada em sua essência dessa forma.

Os proprietários de terrenos ociosos que não produzem riqueza 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. 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 à escala maior a produtividade); economias de localização (economia de compartilhamento em que quanto mais se aglomera mais se beneficia); economias de urbanização (compartilhamento da infraestrutura da cidade; também compreende a aglomeração e está ligada ao aumento da produtividade).

Sendo assim, as vantagens locacionais são decisivas, elas representam um trunfo para os incorporadores, pois agregam valor ao preço real do imóvel. Os meios de consumo coletivos, assim como a acessibilidade são vistos como vantagens locacionais, esses meios compreendem infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos.

Os meios de consumo são diferentes dos individuais devido à capacidade de responder globalmente as necessidades sociais e, portanto, coletivas; a durabilidade (o que caracteriza uma baixa rentabilidade); aos valores de uso dificilmente divisíveis, são imóveis (Lojkine, 1997). Eles são implantados a partir da política de planejamento decorrente de um conjunto de relações e interesses como formas de socialização capitalista.

A escolha das localizações para a implantação dos meios de consumo coletivos (fixos) direciona, e está diretamente ligada também às interações espaciais (fluxos). A valorização desta localização é dada não apenas pela forma, mas pelo conteúdo que ela agrega. Esses fatores são utilizados pelos agentes do mercado imobiliário, em especial dos incorporadores, como estratégias de comercialização do espaço, em que o valor de troca é supervalorizado em relação ao valor de uso (em alguns casos, essas ações podem alterar não só as formas como também o conteúdo). Os incorporadores têm a especulação imobiliária para compra, venda e locação de imóveis, como um fator importante para “conquista” do espaço, em que partes dele são voltadas a uma demanda homogênea de determinadas classes sociais.

A localização, portanto, dotada de benfeitorias tem seu preço elevado, por outro lado, a demanda que realmente necessita utilizá-las reside nas áreas mais afastadas da cidade - a chamada periferia pobre – desprovida de meios de consumo coletivos suficientes para atendê-la, sendo necessário o deslocamento dos habitantes a pontos mais distantes da cidade para utilizar equipamentos que estão disponíveis aos interesses individuais como formas de valorização.

Os locais mais afastados da cidade não têm condições de gerar novas oportunidades de trabalho, por isso, a população que neles reside necessita se deslocar até outras áreas não só para realizar atividades de lazer ou entretenimento, como também para trabalhar. Não havendo possibilidade de mudança para outra área cuja localização é melhor, resta o alto custo com transporte e tempo considerável em deslocamento.

Para amenizar este problema, alguns ajustes espaciais são feitos, os quais organizam o transporte em função de proporcionar acesso dos trabalhadores ao local de trabalho. Segundo Harvey (2006), esses ajustes espaciais geram novas crises e, conseqüentemente, novas lutas de classe. No específico do transporte coletivo, a crise surgirá em torno da falta de acesso aos meios de consumo coletivos.

Destarte, vem à tona um importante tema que reflete e ajuda a compreender e analisar os impactos da valorização de determinadas localizações e a (falta de) equidade na distribuição dos meios de consumo coletivos: a acessibilidade.

### **A (falta de) acessibilidade no espaço urbano**

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. Todavia, a lógica dos agentes do mercado imobiliário tanto para locação e venda de terrenos e/ou imóveis na cidade precisa de um trunfo de diferenciação para haver a possibilidade de aumentar o preço real, potencializando os lucros.

Nesse contexto, a acessibilidade é entendida como um fator de valorização, uma vantagem locacional, um importante elemento que agrega valor ao preço da propriedade. O conceito de acessibilidade, no entanto refere-se à facilidade que os indivíduos têm de chegar a determinados destinos, é, portanto, um direito que deveria ser assegurado a todos os que fazem parte e se deslocam na cidade.

A acessibilidade compreende dois níveis, segundo Vasconcellos (2001): macroacessibilidade e microacessibilidade. A macroacessibilidade compreende a facilidade de alcançar o espaço e chegar a construções e equipamentos urbanos desejados, esse nível de acessibilidade possui quatro tempos: o tempo de acessar o veículo; o tempo de espera; o tempo dentro do veículo ou caminhando; o tempo de acessar o destino final após deixar o veículo (no caso do transporte coletivo existe ainda o tempo de transferência entre um ônibus e outro). A microacessibilidade é a facilidade no acesso direto ao veículo ou destino desejado.

O acesso aos destinos referidos na definição do conceito está ligado ao espaço de circulação, cujas vias estão estabelecidas no intuito de integrar diferentes pontos da cidade podendo facilitar ou não o deslocamento até o destino determinado.

Para Camagni (2005, p. 51)

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.

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 e Sposito, 2002). A acessibilidade é determinada pelo conjunto de vias de circulação e pelo sistema de transporte, que está diretamente associado à mobilidade urbana.

A acessibilidade governa a escolha dos locais de moradia porque os pontos que concentram atividades de lazer e cultura, além de postos de trabalho no espaço, são pólos de interação social, como pontos que atraem e direcionam a demanda residencial às localizações com maiores vantagens no que se refere às externalidades (raciocínio que altera a relação localização - demanda de mobilidade).

Para muitos, a solução dos problemas que envolvem a acessibilidade poderia ser dada através da descentralização dos equipamentos, o que colaboraria com a diminuição dos deslocamentos. Essa medida não garante que a demanda será totalmente suprida e o nível de acessibilidade plenamente satisfatório. Para que haja acessibilidade de fato é necessário assegurar ao indivíduo acesso facilitado a qualquer local da cidade que ele queira chegar, ou seja, ao seu destino desejado. Por isso é necessário ter cautela ao afirmar que a solução para a falta de acessibilidade nas cidades está apenas na descentralização dos meios de consumo coletivos, já que, a acessibilidade só é melhorada quando há mudança no sistema de transportes. Caso contrário, a mudança significará apenas uma melhora na mobilidade urbana, com a apresentação de novas possibilidades de deslocamento (que poderão ser feitos a pé ou de bicicleta, por exemplo), mas ainda assim, o indivíduo terá dificuldade de acessar outros destinos distantes de sua residência, pois a acessibilidade continua limitada. Essa afirmação é constatada também no

trabalho de Pereira (2001) que ao analisar os resultados da implantação de um subcentro em um dos bairros localizados em descontínuo à malha urbana da cidade de Presidente Prudente localizada a oeste do estado de São Paulo, observou que mesmo com a implantação de novos serviços e equipamentos no bairro Ana Jacinta, a população que necessitava se deslocar até outras áreas da cidade continuou enfrentando longos deslocamentos e tempos significativos de espera pelos ônibus do transporte coletivo.

Nas cidades contemporâneas, a lógica capitalista do mercado imobiliário se dá através das alianças estabelecidas entre os incorporadores e os demais agentes representantes desse mercado. Essa prática é utilizada também no estabelecimento de alianças entre os incorporadores e os representantes do poder público; a aliança entre eles possibilita a tomada de decisões conjuntas que resultam na valorização de algumas áreas em comparação com as demais, gerando um desequilíbrio entre as diferentes áreas da cidade, o que é inerente à própria lógica capitalista. O desequilíbrio é expresso na desigualdade de acesso aos meios de consumo coletivos, o qual se dá a partir da falta de equidade na distribuição dos mesmos, bem como na dificuldade de acessá-los por meio da organização do sistema de transportes que não supri a demanda existente. Neste ponto, a discussão direciona-se as condições de mobilidade e ao modal transporte utilizado pelos indivíduos que compõem as diversas classes sociais.

Antes de iniciar essa discussão é preciso observar que o conceito de acessibilidade está diretamente ligado ao conceito de distância, que é relativo de acordo com o modal de transporte que o indivíduo tem a possibilidade de utilizar (possibilidade que é condicionada pela renda). Ou seja, elementos como velocidade e flexibilidade podem dar a impressão de aumentar ou encurtar distâncias, por isso, podemos afirmar que a distância não é apenas um fator métrico, tem um condicionante econômico que molda a percepção do que denominamos “longe” e “perto”. Logo, o aumento no nível de acessibilidade e a distribuição equitativa dos meios de consumo coletivos modificam a percepção de distância. Percepção que se modifica também, com o encurtamento dos deslocamentos.

No caso do transporte coletivo, mudanças relacionadas ao encurtamento das linhas mais longas com o estabelecimento de novos trajetos representam um tempo menor de deslocamento, colaborando com uma mudança na percepção de certos destinos, o que dá a sensação de que eles “tornaram-se mais próximos”. A pesquisa realizada por Pereira (2006) acerca da mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade, contém diversos mapas relacionados aos percursos realizados por cidadãos residentes em diferentes bairros da cidade de Presidente Prudente/SP com rendas distintas. Ao apresentar suas conclusões e dispor espacialmente o percurso dos entrevistados, vê-se nitidamente no estudo de Pereira que apesar de enfrentarem maiores dificuldades em acessar seus destinos desejados, os mais pobres deslocam-se por mais tempo pelo espaço, no entanto usufruem menos dele, à medida que a flexibilidade do modal que utilizam é inferior.

O tempo é um fator importante porque o longo período em deslocamento dificulta à ida dos cidadãos mais pobres aos seus destinos desejados, principalmente aqueles relacionados a lazer, cultura e entretenimento, já que em geral, a maior parte dos trabalhadores que residem nos “locais mais distantes” da cidade, possuem apenas os fins de semana para usufruir desses tipos de atividades. Os meios que disponibilizam essas atividades localizam-se em espaços distantes de suas residências, por isso, demanda um longo período de deslocamento, o que acaba desestimulando o trabalhador cansado a frequentar esses locais. Além do tempo de deslocamento, há ainda o custo da passagem que possui preços elevados, tornando a atividade difícil de ser realizada tanto pelo tempo gasto entre ponto de partida e o ponto de chegada, como pelo preço

pago pela tarifa. Isso faz com que o trabalhador que reside na periferia pobre realize essencialmente o tradicional trajeto casa-trabalho-casa.

No trajeto casa-trabalho-casa, os trabalhadores podem contar, em alguns casos, com o custeio do valor integral ou parcial da passagem por parte do empregador, no entanto, para que esse trabalhador tenha acesso a equipamentos de cultura, lazer, entretenimento, saúde, educação etc, é necessário que esse custo seja arcado por ele mesmo, o que dificulta seu acesso, já que como citado no parágrafo anterior, o alto custo aliado ao tempo do deslocamento torna-se uma barreira para a execução de outros trajetos que transcendam o tradicional casa-trabalho-casa. Essa afirmativa nos atenta ao fato de que a organização do transporte coletivo é feita no intuito de contribuir em primeiro lugar com a reprodução da força de trabalho, tendo o objetivo de transportar os trabalhadores aos postos de trabalho como prioridade quase que absoluta.

Harvey (2006) baseado em Marx apresenta que os transportes e a comunicação são importantes para assegurar a acumulação por meio da circulação. O autor defende que quanto ao capitalismo “(...) a fonte permanente de preocupação envolve a criação de infra-estruturas sociais e físicas que sustentam a circulação do capital”, dentre as organizações, cita o transporte cujo desenvolvimento servirá de “sustento para circulação do capital se for para reproduzir a vida cotidiana efetivamente” (Harvey, 1980, p. 130).

Na análise do espaço urbano o transporte de passageiros possibilita a efetivação e reprodução da força de trabalho com o transporte dos trabalhadores, organizado, portanto, baseado na lógica da exploração da mão-de-obra.

O planejamento de transportes articulado ao planejamento urbano é uma possibilidade de melhorar o nível da acessibilidade dos trabalhadores não só aos postos de trabalho como também às localizações onde estão implantados os meios de consumo coletivos. Além disso, a articulação entre planejamento de transportes e planejamento urbano tem muito a contribuir para a melhora das condições de 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.

O transporte é um importante elemento na estruturação do espaço urbano porque intervém nos padrões de distribuição das atividades econômicas e dos valores do uso do solo. Segundo Farret (1985), os impactos das mudanças feitas no sistema de transporte sobre a estrutura urbana se dão de duas formas: infraestrutural (através da construção de novas vias, viadutos, terminais etc) e/ou operacional (através do remanejamento de linhas, mudanças em itinerários, etc). A movimentação e o deslocamento inerentes à mobilidade urbana influenciam em mudanças no valor de troca e o tipo de uso do solo. Essa última pode ocorrer com a melhora no sistema de transportes, tendo impacto na acessibilidade e provocando a valorização de determinadas localizações.

O planejamento de transportes é um processo que deve incluir facilidades utilizadas para o deslocamento de pessoas, bem como acessibilidade aos meios de consumo coletivos, indo além do trajeto tradicional casa-trabalho-casa com a possibilidade do indivíduo em frequentar equipamentos de cultura, lazer, esporte, etc, baseando-se em pesquisas e análises relativas às condições existentes e ao desenvolvimento histórico, tendo em vista o futuro e a possibilidade de realizar modificações e revisões a partir das mudanças que ocorrerem.

O planejamento de transportes não possui neutralidade, destarte, o modo como o transporte coletivo é organizado possui intencionalidade que acarreta no acesso ou não aos meios de consumo coletivos e modifica o padrão de mobilidade urbana. “O transporte coletivo

relaciona-se às práticas do exercício de poder econômico, social, cultural, político e geográfico, pois o transporte urbano é planejado (sem neutralidade) e executado dentro de uma atividade que está de acordo com o arranjo socioespacial de uma localidade” (Sousa, 2003, p. 43).

Sposito (2001, p. 98) afirma que “A acessibilidade pode ser considerada a partir da porcentagem da possibilidade de, estando em qualquer área/bairro da cidade, uma pessoa pode atingir as outras áreas/bairros por ônibus coletivo”. Neste sentido, para que haja mudança no nível de acessibilidade dos cidadãos é necessário planejar o sistema de transportes a fim de contemplar de forma mais eficiente a demanda. Para tanto, o estabelecimento de itinerários espacialmente melhor organizados, a diminuição do tempo de espera entre um ônibus e outro, e a distribuição mais equitativa das linhas de ônibus nos bairros de diferentes áreas da cidade são medidas importantes.

A escolha acerca da implantação dos meios de consumo coletivos resulta em maior dinamismo no sistema de transportes e nos níveis de interações espaciais entre os locais proporcionando novas demandas e deslocamentos, o que está diretamente relacionado ao uso do solo. A intensidade das interações espaciais é o resultado da 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 (Corrêa, 2005) associa esses fluxos aos diversos deslocamentos cotidianos, dentre os quais cita os fluxos estabelecidos entre áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, além de outras atividades ligadas ao lazer, cultura, religião etc.

Para gerar interações é preciso ter acessibilidade gerada previamente, porque há demanda por interação de acordo com a oferta de acessibilidade de cada local.

As interações espaciais relacionam-se as localizações, à demanda por transporte, e a renda do solo. A demanda por localização tem suporte nas decisões de oferta de infraestrutura e transporte que gera valorizações diferenciais na cidade. As decisões são tomadas com objetivos específicos, para os incorporadores o objetivo final é alcançar maiores lucros a partir da utilização das externalidades como um elemento-chave em suas estratégias de marketing. Ao utilizar a acessibilidade como uma vantagem para maior sucesso em vendas e locações de imóveis e terrenos, os incorporadores aliados aos representantes do poder público promovem a carência ou a precariedade de acesso aos indivíduos que não tem recursos para arcar com a acessibilidade transformada em vantagem pela lógica capitalista de produção. Já que, enquanto vantagem, alguns poderão possuí-la ao mesmo tempo em que outros buscam obtê-la.

Diante dessas considerações podemos afirmar seguramente que a acessibilidade é maior para aqueles que possuem melhores condições de mobilidade. Sendo assim, os que utilizam o transporte individual motorizado tem maior acessibilidade que os que utilizam o transporte coletivo. Isso ocorre não só porque o primeiro – transporte individual motorizado - possui maior flexibilidade e velocidade nos deslocamentos, mas, sobretudo, porque o transporte coletivo não conta com um planejamento efetivo que objetiva abranger a questão da acessibilidade, atento as interações espaciais e ao uso do solo para garantir à população que o utiliza a diminuição no tempo dos 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 arcar com os custos do transporte individual motorizado. Além da escolha do tipo de transporte ser proporcionada pela renda, parâmetros como segurança, confiabilidade, conforto, rapidez, e tarifa, também são levados em conta no ato da escolha pelo modal a ser utilizado. Para Vasconcellos (2000), a escolha por utilizar o automóvel é determinada socialmente por visões convencionais direcionadas a vários aspectos da vida cotidiana, os quais são apontados 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 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. Se comparado ao transporte coletivo, o transporte individual, por proporcionar melhores condições de mobilidade urbana contribui com o aumento no nível da acessibilidade de seus usuários. Por isso, mesmo que os indivíduos que utilizam o transporte coletivo se desloquem por mais tempo, se comparado aos que se deslocam menos, porém com o transporte individual motorizado, eles - os usuários do transporte coletivo - usufruem menos do espaço porque tem menos opções de escolha acerca dos espaços que poderá frequentar. Os que fazem parte das classes mais altas e possuem maior poder aquisitivo utilizam o automóvel para consumir espaços segmentados, como nos aponta os estudos de Pereira (2006) e Miño (2004).

A incorporação do modo automotivo alterou as formas de expansão da cidade, pois liberou o deslocamento por trilho, fazendo com que a cidade crescesse segundo uma orientação descontínua, privilegiando o transporte motorizado individual. Doravante, a lógica da circulação tornou-se cada vez mais indispensável no processo de produção do espaço, com uma materialidade desorganizada sob a ótica da dispersão, mas organização de acordo com a lógica capitalista. Raffestin (1993, p. 202) define circulação como transferência de seres e bens, segundo ele, “É verdade que a circulação é a imagem do poder e há poucas chances de ser de outra maneira, pois a circulação, no sentido em que a definimos, é visível pelos fluxos de homens e de bens que mobiliza, pelas infra-estruturas que supõe”.

O espaço enquanto disperso, fragmentado e setorizado faz com que a movimentação e o deslocamento ocorram de igual forma, o que ajuda a entender o nível de acessibilidade imposto as classes 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 (avenidas, viadutos, pontes etc.) identificou-se mais às condições de mobilidade do transporte individual, atribuindo a cidade rearranjos que contribuiriam ainda mais com a locomoção desigual.

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 é predominantemente baseada no tradicional trajeto casa-trabalho-casa. O indivíduo 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 fragmentação, a setorização e a dispersão 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) manterem interações apenas com as partes, impondo-lhes 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).

### **Considerações finais**

A complexidade do espaço urbano é o resultado da complexidade das relações estabelecidas entre os agentes que o produzem. Os incorporadores, enquanto representantes da esfera privada são agentes que se destacam por suas múltiplas estratégias, as quais objetivam o aumento real do preço de propriedades urbanas para otimização dos lucros obtidos com a comercialização. Esse alcance é dado por meio da utilização das externalidades como elemento-chave que contribui com a valorização do capital incorporador.

Para os incorporadores, a acessibilidade é um elemento de diferenciação, uma vantagem locacional, está relacionada ao aumento da renda do solo, bem como a valorização das localizações. Todavia, a acessibilidade é acima de tudo um direito que deve ser assegurado enquanto direito à cidade a todos os que desejam se deslocar de um ponto a outro na cidade sem ter que enfrentar grande tempo no trajeto de deslocamento e alto custo para realizá-lo.

Diante disso, a facilidade no deslocamento propiciada pela acessibilidade é uma questão que precisa ser amplamente discutida na elaboração do planejamento de transporte articulado ao planejamento urbano. Tal articulação deve ter por base estudos de demanda e de uso do solo para que seja possível o estabelecimento de melhores condições de mobilidade e equidade na distribuição dos meios de consumo coletivos, levando em conta a questão das interações espaciais orientadas pela relação entre fixos e fluxos. As questões e os problemas que envolvem a acessibilidade não são fáceis de serem solucionados porque as decisões relacionadas a ela apesar de serem feitas na esfera política são direcionadas por determinações econômicas.

As relações entre os agentes (inclusive as alianças estabelecidas entre incorporadores e os que representam o poder público) têm impacto direto na diferenciação do espaço urbano no que tange a valorização das localizações a partir da implantação dos meios de consumo coletivos e do nível de acessibilidade, cuja desigualdade é equivalente à diferença de renda dos indivíduos. Diferença que pode ser vista no padrão ocupacional do local onde residem; nos espaços que estabelecem interações; e na forma como elas são realizadas.

Fica nítido ao comparar um indivíduo que possui um padrão elevado de renda, residente em uma área cuja localização é bem dotada de meios de consumo coletivos, e que conta com o transporte individual motorizado para realizar a maior parte dos deslocamentos, a um indivíduo que reside na periferia pobre e que utiliza o transporte coletivo, que os interesses individuais são os primeiros a serem supridos e que a demanda pela valorização da renda do solo é privilegiada em detrimento da necessidade de deslocar-se no espaço. Isso ocorre porque nas relações mais influentes - entre esfera privada e esfera pública - a prioridade ou objetivo fundamental não é proporcionar acessibilidade aos diferentes espaços da cidade a qualquer indivíduo. Tal iniciativa frustraria a valorização do capital incorporador, bem como os interesses dos agentes ligados ao mercado imobiliário e a iniciativa privada.

Por isso, a acessibilidade apesar de ser um direito é interpretada como vantagem locacional, mas enquanto uma vantagem está longe de se tornar de fato um direito assegurado aos cidadãos, já que a própria lógica de organização e apropriação da cidade capitalista sobrevive por causa das desigualdades que ela gera no espaço urbano.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

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 Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. “Novas” contradições do espaço. In: DAMIAMI, Amélia L; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette C. L. **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999, p. 62 – 74.

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

FARRET, Ricardo Libanez. Paradigmas da estruturação do espaço residencial intra-urbano. In: GONZÁLES, Suely Franco Netto et al. (orgs). **O espaço da cidade. Contribuições à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985, p. 73-90.

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.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

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

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

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.

MIÑO, Oscar A. Sobarzo. **Os espaços da sociabilidade segmentada: a produção do espaço público em Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2004. 221 f. (Tese, doutorado em Geografia).

PEREIRA, Sílvia Regina. **Subcentros e condições de vida no Jardim Bongiovani e Conjunto Habitacional Ana Jacinta – Presidente Prudente-SP**. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2001. 194 f. (Dissertação, mestrado em Geografia).

PEREIRA, Sílvia Regina. Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2006. 323 f. (Tese, doutorado em Geografia).

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo. Ed. Ática, 1993.

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

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e do transporte coletivo: o caso do bairro Jardim São João no município de Guarulhos – SP**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, 2003. 134 f. (Dissertação, mestrado em Engenharia Civil).

SOUZA, Maria Adélia de. **Governo Urbano**. São Paulo: Nobel, 1988.

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.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana**. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 1983. 230 f. (Dissertação, mestrado em Geografia).

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1984.

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.

VITTE, Claudete de castro Silva. Inovações e permanências na gestão de cidades e na gestão do desenvolvimento local no Brasil: novas contradições, novos conteúdos? In: CARLOS, Ana Fani

Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (orgs). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003, p. 232 – 243.