

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Departamento de Projeto

**O sistema viário na produção do espaço urbano na
Região Metropolitana de São Paulo**

Monografia referente à disciplina
AUP 272 – Organização Urbana e Planejamento,
ministrada pelos professores Andreína Nigriello,
Csaba Deák, Klára Mori e Nuno Fonseca.

Rita Wu
[5339042]

São Paulo
2007

Introdução

Embrenhar-se no estudo de questões urbanas impõe certo esforço em lidar com aspectos complexos e abrangentes. Não apenas a técnica e o espaço, mas as questões econômicas, sociais, culturais e políticas, já que todas essas dimensões estão na própria essência da questão urbana. É a partir da perspectiva sócio-política que se pretende, com este trabalho, definir o ponto de partida do para compreender a produção do espaço urbano, tendo como estudo de caso a Região Metropolitana de São Paulo.

A metodologia adotada pode parecer um pouco tortuosa, mas o fato é que se fazer um recorte de análise é muito difícil frente às questões complexas da metrópole. Os problemas estão todos inter-relacionados, um alimentando o outro, e dissociá-los é um erro. Porém será tentado dar ênfase as questões relacionadas à estrutura viária, a ligação espacial que ela proporciona e como ela influi na produção das localizações. Veremos que o desenvolvimento capitalista no Brasil se apresenta ainda hoje entravado, dirigido por uma sociedade de elite (DEÁK, 1991).

Uma metrópole como São Paulo, espraiada, por ser caracterizada como uma urbanização corporativa, possui problemas, tais como tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infra-estrutura, especulação fundiária e imobiliária, transportes, periferização da população, e etc., gerando as dimensões da pobreza em seu comportamento geográfico.

O perfil urbano se torna complexo, e a metrópole se torna onipresente, através dos múltiplos fluxos de informação, que se sobrepõe aos fluxos de matéria. Assim, a cidade é grande porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa, o que aumenta o espraiamento da cidade. “O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade. Havendo especulação há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso à terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva a especulação, e os dois juntos conduzem a periferização da população mais pobre, e, de novo, ao aumento urbano. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferenciada das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como também os serviços e bens são mais dispendiosos na periferia. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso” (SANTOS, 2005, p.106).

A estruturação da grande São Paulo – uma visão histórica

São Paulo começa seu desenvolvimento a partir dos ciclos econômicos nacionais, constituindo um local de entreposto de abastecimento. Em meados do século XIX tínhamos as propriedades e estabelecimentos rurais que configuravam um verdadeiro “cinturão das chácaras” (LANGENBUCH, 1971, p.74). O sistema viário era representado pelo caminho das tropas, sendo que as regiões que formaram ao redor dos pousos de tropa foram formando pequenos centros.

As principais estradas da província convergiam em São Paulo, o que provocava uma confluência de circulação nesta cidade, que extrapolava e afetava seus arredores. O antigo “cinturão das chácaras” foi anexado pela cidade através de uma expansão urbana difusa, traduzida no desdobramento do espaço urbano, em bairros e loteamento territorialmente afastados da cidade propriamente dita, sendo que a ocupação efetiva era pouco densa, tanto nesta como naqueles. A ferrovia valoriza as áreas que passou a servir. Os aglomerados ao redor da estação crescem enquanto os apartados da linha se estagnam. Tais povoados serão futuramente importantes núcleos, como veremos.

O sistema ferroviário foi fundamental para essa expansão centrífuga, iniciado na década de 1860. Com a inauguração em 1867 da São Paulo Railway, ligando o porto de Santos a Jundiaí, pode ser considerado o primeiro “corredor de exportação”, estruturando a comunicação metropolitana que se formava, através dos grandes eixos.

Entre 1915 e 1940 os arredores paulistanos são sujeitos a uma série de processos, evolutivos, já verificados anteriormente e que agora se consolidam. “É nesse período que se inicia a verdadeira metropolização” (LANGENBUCH, 1971, p.131). Trechos de várzea em porções mais afastadas do centro são ocupados por loteamentos que engedrarão bairros residenciais, como Vila Mariana e Vila Guilherme. Surgem os bairros-jardim e nota-se uma valorização do setor Oeste da cidade.

O caráter pouco compacto da cidade continua visível, porém a maioria dos antigos bairros isolados se vê ligada, entre si ou à cidade, por novos loteamentos. Há o surgimento do “cinturão de loteamentos residenciais suburbanos” (LANGENBUCH, 1971, p.137), preparando o caminho para a futura expansão, ultrapassando os limites municipais e iniciando a cornubação que formará a RMSP.

Apesar dos progressos no setor de bondes, o ônibus surge como novo veículo de transporte coletivo. Em 1935 já existem 62 linhas municipais (LANGENBUCH, 1971, p.134).

“A especulação imobiliária desenfreada é um dos principais fatores a provocar o desenvolvimento da expansão suburbana de natureza residencial” (LANGENBUCH,

1971, p.135). Houve impulso também pela ampliação do parque industrial na faixa de várzeas e terraços fluviais percorrida pela ferrovia Santos-Jundiaí. Pela especulação e industrialização junto as ferrovias, parte da população funcional urbana vai para fora da cidade junto as estações externas a ela. A estrada de ferro não se limitou apenas a orientar a suburbanização residencial, mas também com a industrial. E do “povoado-estação” passamos para “subúrbio-estação” (LANGENBUCH, 1971, p.146). Criam-se as vilas operárias. Os subúrbios-estação passam a esboçar um zoneamento funcional concentrando comércio e prestação de serviço.

Nesse mesmo período desenvolve-se o automobilismo. São construídas uma série de estradas extra-regionais. “Em escala regional elas seguiam o antigo caminho das tropas, mas não localmente” (LANGENBUCH, 1971, p.153). As rodovias radiais a partir de São Paulo constituíam eixos viários potencialmente colocados a disposição da expansão. Porém, a circulação rodoviária nesse período não assume o papel de agente da expansão metropolitana pois anteriormente o arcabouço suburbano já estava sendo formado pelos subúrbios-estação. “Um fato notório é que a população da classe abastada não participava do processo de suburbanização residencial, (...) e por isso, o modesto papel das estradas no processo” (LANGENBUCH, 1971, p.154-5). Junta-se a isso o desenvolvimento da linha de ônibus, facilitando a ocupação ao redor das estações. Essas regiões não se tornam pólos de expansão suburbana pela distância do centro e conseqüentemente menor infra-estrutura, como também menos ligação por linhas de ônibus ligando essas regiões, ou seja, precariedade na acessibilidade física. Contudo, ao longo das estradas e dos arredores paulistanos se formou nesse período uma infra-estrutura de transporte e de pontos de polarização que irá, ao lado das ferrovias, comandar o processo de metropolização no período seguinte. É importante dizer que “as propostas de técnicas de transporte urbano sobre trilhos por um lado, e sobre pneu por outro, já haviam se confrontado na década de 1930, tendo vencido o pneu com o *Plano de Avenidas* de Prestes Maia” (DEÁK, 1990).

A partir de 1940 a cidade de São Paulo continua a crescer aceleradamente. Com isso engloba, na expansão de sua área edificada, os subúrbios mais próximos, e provoca o desenvolvimento de subúrbios mais afastados. “A cidades propriamente dita - assim considerada a porção urbanizada e contígua – aproxima-se de seus limites administrativos e os ultrapassa” (LANGENBUCH, 1971, p.178).

As ferrovias não conseguem mais acompanhar o ritmo de desenvolvimento suburbano. Conseqüentemente a pressão sobre os trens é cada vez maior, sobretudo nos horários de “rush”. Os subúrbios começam a atrair em maior escala a classe média, e mais linhas de ônibus estabelecem ligação entre os “subúrbios-estação” e o centro da cidade, complementando a viagem, já que eles se tornam cada vez maiores

e afastados das estações. Assim vão se gerando os subcentros, que mais adiante configurarão as “cidades satélites”, formando-se assim a Grande São Paulo.

Verifica-se aí um grande crescimento dos automóveis e linhas de ônibus intermunicipais. Com o surgimento das “auto-estradas” em fins da década de 1940 elas passaram a ter participação destacada no processo de metropolização dos arredores paulistanos. A “auto-estrada” favorece o desenvolvimento das áreas lindeiras, principalmente as suas margens, mas localmente não o atrai, também devido a ausência de acessos laterais. Assim temos “uma verdadeira pulverização da área” (LANGENBUCH, 1971, p.217), político-administrativamente, diferente da ferrovia, que se verificava em torno da estação. Tais núcleos também diferentemente dos ferroviários, não atingiu distâncias tão grandes. Apesar de concebidas para tráfego de longo percurso, passaram a funcionar como importantes agentes do desenvolvimento suburbano.

A consolidação do parque industrial paulista na década de 1950 juntamente com o Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek, concentrou investimentos no que viria a se constituir a Grande São Paulo. Com a alteração da dinâmica territorial e a concentração de indústrias automobilísticas na região do ABC paulista, consolida-se o padrão periférico de expansão urbana e tem-se a formação de periferias metropolitanas.

Os núcleos que surgem pela circulação rodoviária não se desenvolvem por nenhum pólo local de atração, mas sim por loteamentos lançados cuja ocupação dependem de fatores não geográficos, como a especulação imobiliária e facilidade de ofertas aos compradores. Configuram-se, na verdade, com um “eixo de atração”, ou seja, a estrada servida pelo ônibus (LANGENBUCH, 1971, p.202).

Assim, o arranjo espacial da Grande São Paulo repousa, sobretudo, na infraestrutura em vias de transporte. Sem encontrar grandes obstáculos físicos pela frente, tanto indústrias quanto habitantes funcionalmente vinculados a São Paulo puderam sem estabelecer onde a comunicação com a capital fosse mais fácil. O caráter radiocêntrico da metrópole repousa nas vias de circulação, responsáveis pela estruturação dos elementos radiais.

A rede de transporte além de oferecer eixos à expansão metropolitana provocou a estruturação de pólos, cristalizadores do desenvolvimento em escala local.

As ferrovias radiais a São Paulo constituem os principais eixos de desenvolvimento suburbano, funcionando as estações como os principais pólos. As rodovias neste particular assumem uma posição secundária. Passando a participar mais tarde, já encontraram o essencial esboçado; oferecendo transporte menos rápido não propiciaram a expansão a grandes distâncias. Dada a ubiquidade das rodovias, as

estradas isoladamente não concentram o desenvolvimento de modo pronunciado, dada a dispersão dos serviços rodoviários, a polarização local também foi menos pronunciada: entroncamentos e alguns aglomerados pré-existentes foram os principais pólos do domínio rodoviário, mas menos importantes que as estações no domínio ferroviário.

Uma vez cristalizado certo desenvolvimento suburbano, os pólos citados passam a propiciar o efeito bola de neve. “Em escala sempre crescente os aglomerados e as fábricas urbanas passam a atrair um desenvolvimento ulterior em função do que eles mesmos significavam; as vias de transporte em muitos casos o fator preponderante do desenvolvimento urbano, passa a funcionar como instrumento do processo. Não é por outra razão que ‘subúrbios-estação’ já antigos se desenvolvem mais que outros mais recentes sítios na mesma linha, e encerrando condições de sítios semelhantes” (LANGENBUCH, 1971, p.335).

Cadê vez mais se aumenta o número de deslocamento humano, “pessoas que residem em um lugar e trabalham noutro, ou seja, ‘migrantes pendulares’” (LANGENBUCH, 1971, p.304). Isso ocorre porque as funções suburbanas não conseguem minimizar esses deslocamentos.

No caso dos movimentos populacionais, intrinsecamente ligados a mobilidade, e, portanto ao transporte, representam uma nova dinâmica de deslocamento a partir do município-sede São Paulo e dos subcentros regionais, que diversificaram sua estrutura produtiva e de serviço, se tornando também pontos nodais do processo de expansão da região metropolitana.

De 1960 até 1980 houve crescimento da indústria de bens de capital, de consumo durável e da construção civil, assim como da importação de bens de capital. Com a ampliação do mercado interno, com o crescimento da classe média e de suas formas de consumo temos, associadas ao uso do automóvel, um novo padrão de mobilidade. O aumento da frota de automóveis juntamente com o apoio à produção de automóveis e caminhões, amplia o sistema rodoviário, com a abertura de vias expressas, arteriais e expansão da rede viária periférica. O metrô, que surge neste período, mudará algumas características, já que serviu para descongestionar o viário ao longo das principais vias. Juntamente temos construção de vias expressas, como a 23 de Maio, Bandeirantes, Radial Leste e extensão das Marginais.

Temos aí consolidação da “cidade da elite” com investimentos em infraestrutura e serviços urbanos concentrados no centro expandido, e a consolidação da “cidade informal”, com o espraiamento da periferia, como local de predominância da baixa renda, iniciando a invasão das áreas de proteção ambiental, recém delimitadas. Com o aumento populacional a oferta de transporte passa a ser insuficiente.

O incremento da área urbanizada ocorreu pela multiplicação de loteamentos populares irregulares. O parcelamento do solo clandestino tem como produto a dissociação entre a oferta de habitação para a população de baixa renda e efetiva construção da cidade. É a chamada “urbanização sem cidade”, “produto da omissão do poder público, tanto na oferta de infra-estrutura e serviços, quanto no controle adequado sobre a atividade de parcelamento do solo urbano” (MEYER, 2004, p.45).

De 1980 até 1990, com o crescimento da economia informal e redução da capacidade de investimento do poder público, reduzem a mobilidade da população e há o aumento da frota de automóveis. O metrô tem expansão em ritmo inferior ao planejado, e os corredores de ônibus surgem para tentar melhorar a mobilidade. A partir de 1990 aumenta o poder aquisitivo da população de menor renda. Montadoras facilitam a compra de automóveis para esta população, que migra para o transporte individual. O sistema viário cada vez mais congestionado, apesar da contínua expansão das novas perimetrais, como o Rodoanel, e radiais como a nova Radial Leste. Continua o adensamento da periferia, o esvaziamento do centro expandido, a saída de indústrias para áreas da macrometrópole e a expansão das atividades terciárias, consolidando uma estrutura urbana policêntrica. O território passa a ser mais acessível, física e financeiramente, mas nas partes mais desenvolvidas da metrópole. A criação de núcleos autônomos, juntamente com a concentração de investimentos públicos e a valorização do solo urbano contribuíram para acentuar os processos de exclusão e segregação espacial.

A RMSP é caracterizada, mais do que nunca, pela infra-estrutura precária, espaço fragmentado, baixo nível de reprodução da força de trabalho e heterogeneidade da estrutura urbana. A aglomeração urbana assegura, assim, as condições de reprodução da força de trabalho, aos níveis requeridos pelo estágio de desenvolvimento da sociedade.

Mobilidade e Acessibilidade Urbana

O indicador de mobilidade, como é chamado, indica quantas viagens diárias per capita são realizadas, ou seja, o conjunto de deslocamentos da população em um território, e a acessibilidade a possibilidade física de tais deslocamentos. Esses dois conceitos são essenciais, pois colocam em correspondência o tempo e o espaço. Não podemos esquecer que o que importa é a circulação dos seres humanos, não enquanto capital, mas como consumidores, ou até portadores da mercadoria força de trabalho.

A mobilidade une lugares e não apenas pontos longínquos. As dinâmicas urbanas do espaço, dos lugares é a própria essência da dinâmica metropolitana contemporânea. A mobilidade e a acessibilidade são princípios e não resultantes dos processos de metropolização. A expansão da mancha urbana está estritamente relacionada com a estruturação viária, como visto anteriormente, sendo a terra mais cara onde a acessibilidade é maior. É importante dizer que devemos olhar esses dois fatores juntos, já que existem regiões onde a acessibilidade é menor, se comparada a outras, porém a mobilidade é grande. De qualquer forma a mobilidade é maior para a população de alta renda, sempre.

“A hipótese de que as grandes infra-estruturas urbanas adquiriram a atribuição de funcionar como elementos de agregação do território metropolitano esta se tornando evidente. Deixando de ser apenas redes abstratas que enfeixam conexões funcionais, a infra-estrutura urbana contemporânea cumpre a função básica de organizar os sistemas e subsistemas urbanos, estruturando a metrópole, garantindo as continuidades ameaçadas pela dispersão funcional” (MEYER, 2004, p.27).

“As necessidades e condições de deslocamento, como também a tecnologia de transportes, variam conforme as classes sociais. Quem é obrigado a morar longe do emprego e das compras é forçado a condições mais penosas de deslocamento. Se o Estado privilegia o transporte individual construindo vias expressas, esta privilegiando as condições de deslocamentos dos proprietários dos automóveis. De maneira geral, as camadas populares são mais prisioneiras do espaço do que as camadas de mais alta renda, pois a mobilidade dessas camadas é bem maior” (VILLAÇA, 2001, p.181). “Como era de se esperar, a renda é novamente um fator fortemente diferenciador, com o aumento da proporção das viagens longas conforme diminui a renda familiar” (DEÁK, 1990).

Assim, o privilégio dado ao sistema rodoviário foi um dos principais fatores que determinaram a desigual distribuição da mobilidade. O transporte individual foi favorecido com os grandes viadutos e complexos viários da cidade. A taxa de

motorização vem crescendo na RMSP, em princípio devido às vantagens oferecidas pelo carro em relação a conforto e liberdade, e também por causa da valorização do sistema viário pelos investimentos públicos. Apesar das desvantagens do transporte individual, como por exemplo, o tempo gasto nas viagens pelos constantes congestionamentos, ele ainda é valorizado.

Assim, cada homem vale pelo lugar onde está. O seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, tem valor diferente segundo o lugar em que vivem. As oportunidades não são as mesmas, tudo dependendo do ponto do território onde se está.

“A terra urbana só interessa enquanto “terra-localização”, ou seja, enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda a cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade. A acessibilidade de um terreno ao conjunto revela a quantidade de trabalho socialmente necessário dispendido em sua produção. Quanto mais central um terreno, mas trabalho existe dispendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso. Os terrenos da periferia têm menos trabalho social incorporado em sua produção do que os centrais. Daí a expressão “terra-localização”, ao lado de “terra-matéria” criados por Marx. (...) As acessibilidades variam ainda de acordo com os veículos utilizados. Variam, portanto, com as classes sociais: com a distinção, por exemplo, entre acessibilidade para quem depende de transporte público e para quem possui transporte individual” (VILLAÇA, 2001, p.74-9).

“A pobreza do sistema rodoviário dentro do espaço urbano das nossas metrópoles e o enorme desequilíbrio de poder político entre as classes sociais no Brasil fizeram com que nossas burguesias mantivessem posições centrais e se apegassem mais as vias intra-urbanas do que a rodovias. Assim, elas controlam o Estado para melhorar o sistema viário intra-urbano. Isso fez com que as burguesias “puxassem” as melhorias viárias (vias intra-urbanas, note-se) na direção de seus bairros, ao contrário de “tomar carona” nas rodovias regionais” (VILLAÇA, 2001, p.318).

Seja no espaço intra-urbano, seja no regional, a estrutura espacial advém das transformações dos pontos: seus atributos, valores e preços, seus usos, os quais decorrem, em última instância, da melhoria da acessibilidade. A falta de uma política de transporte urbano de alcance metropolitano é um dos grandes entraves. Ela

poderia dissolver as desigualdades espaciais intra-urbanas, permitindo às populações mais periféricas um melhor acesso aos equipamentos públicos existentes nas áreas centrais, reduzindo a desigualdade espacial da metrópole, facilitando, junto a outras políticas, a diminuir a desigualdade social.

Como dito acima, além da infra-estrutura viária, o transporte é um fator importante quando se fala em mobilidade, pois ele é necessário para o desempenho das funções produtivas da metrópole. Um transporte mais eficiente aumenta a própria produtividade reduzindo os tempos de deslocamentos. De fato, um sistema de transporte que não contemple velocidade e quantidade de usuários não dá conta da RMSP. O transporte de superfície torna-se, portanto, incapaz de responder as necessidades. Assim, um sistema de transporte rápido de massa deveria receber grandes investimentos. O “metrô é poderoso elemento estruturador da configuração espacial” (DEÁK, 1990), o único que poderia criar homogeneização da acessibilidade na região metropolitana como um todo. Como isso não ocorre, somando-se ao fato do transporte público não ser lucrativo e com o aumento generalizado de mobilidade individual temos a precariedade do sistema atual.

Assim, a “exigência es negada por la lógica estructuralmente dominante, em la medida em que la producción y distribución de dichos medios de consumo es poco rentable para el capital privado. De ahí que los mismos bienes y servicios que son cada vez más necesarios al capital y cada vez más exigidos por el trabajo, son los menos favorables para aumentar la tasa de ganancia, motor una economía capitalista. Tal es la raíz estructural de la llamada crisis urbana” (CASTELLS, 1987, p. 321).

Por ser o Estado que assume a produção dos valores de uso, ou seja, as infra-estruturas, que não podem ser mercadorizadas produzindo valores de troca, as cidades são construídas à imagem das sociedades que as produzem, ou seja, uma sociedade de elite, segundo Deák.

Produção Capitalista do espaço e uma sociedade de elite

“La crisis urbana de nuestras sociedades proviene de la evolución progresiva e contradictoria de los polos de intereses em torno a cuales se constituye su dialéctica fundamental: el capital y el trabajo, ambos entendidos em sentido amplio, o sea, como relaciones sociales”

CASTELLS, 1987, p. 319

O crescimento é inevitável para qualquer metrópole que precisa ser dotada de infra-estruturas custosas, indispensáveis ao processo produtivo e a circulação interna dos agentes e dos produtos. “Esse processo é concomitante ao de centralização dos recursos públicos” (SANTOS, 2005, p.113), que os utilizam de acordo com que lhes é mais proveitoso.

O capital precisa da criação de condições físicas que facilitem o comércio, ou seja, transportes e meios de comunicação. A aniquilação do espaço pelo tempo torna-se uma necessidade.

Nosso estágio de desenvolvimento dentro do sistema capitalista agrava a diferenciação quanto a dotação de recursos, já que aumenta parcelas da receita pública que se dirigem a “cidade econômica” em detrimento da “cidade social”, como coloca Santos.

A terra urbana aparece como promessa de lucro futuro, justificada pela existência de crescente demanda. As terras apropriadas, porém não utilizadas, são cada vez mais numerosas, diminuindo a capacidades de dotá-las com serviços requeridos. Dessa forma a especulação se realimenta, conduzindo ao aumento das incorporações ao perímetro urbano.

Ai entra a questão da política das grandes empresas, que se fortalecem pela apropriação de parcelas maiores do resultado do trabalho e da capitalização coletivos. Aumentando seu poder de mercado aumenta seu poder no mercado, e conseqüentemente seu poder político, participando na tomada de decisões que concerne aos seus próprios interesses. O equipamento do território, constitui ,assim, uma das bases de poder das grandes firmas.

“Se esse equipamento é utilizável por todos os autores da economia e da sociedade, os resultados alcançados diferem em função do poder de cada qual. Desse modo, o território não é apenas o teatro desse jogo econômico; ele se torna fator determinante. Tal como ele se organiza para a modernidade, o território é a base comum de operação, para todos os atores, mas é, sobretudo, favorável as corporações” (SANTOS, 2005, p.118). Facilmente se percebe que os resultados não são apenas resultado de um jogo de mercado, mas também de uma vontade política,

no qual o Estado tem papel decisivo. “Os males da sociedade brasileira originam-se fora dela e assim, sua solução fica fora do alcance dos brasileiros” (DEÁK, 1991).

“O próprio poder público torna-se criador privilegiado da escassez; estimula, assim, a especulação e fomenta a produção de espaços vazios dentro das cidades; incapaz de resolver o problema da habitação empurra a maioria das populações para as periferias; empobrece ainda mais os mais pobres forçados a pagar caro pelo precário transporte coletivo e a comprar caro pelos bens de consumo indispensáveis e serviços essenciais que o poder público não é capaz de oferecer” (SANTOS, 2005, p.123).

A forma como os transportes públicos são operados exemplifica o caráter corporativo da urbanização de São Paulo, onde se encontra o favorecimento do setor privado, para o que concorre, como mecanismo fundamental, a articulação dos setores públicos e privados na oferta de serviços.

Com a dotação de infra-estrutura, valorizam-se os terrenos ao redor, estimulando o proprietário a uma espera especulativa. Produzem-se novos vazios urbanos, ao passo que a população necessita de habitação, mas sem poder pagar pelo seu preço nas áreas mais equipadas, deve deslocar-se para mais longe, ampliando o processo de periferização.

“A especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um *sítio social* ao *sítio natural*; e a disputa entre atividades ou pessoas por dada localização” (SANTOS, 2005, p.106). Criam-se sítios sociais, uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais. É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, certas artérias mais atrativas e, também, uns e outros, mais valorizados. Por isso são atividades mais dinâmicas que se instalam nessas áreas privilegiadas. Quanto aos lugares de residências, a lógica é a mesma, com as pessoas de maiores recursos buscando alojar-se onde lhes pareça mais conveniente.

Acaba-se por criar uma transformação seletiva dos lugares, tornando-se certos pontos mais acessíveis que outros, e, portanto, mais valorizados. Da mesma forma acontece com as atividades e as residências, localizando-se nas áreas mais convenientes. O planejamento urbano acrescenta um elemento de organização ao mecanismo de mercado, como um “*marketing urbano*” (SANTOS, 2005, p.107), tanto das construções como também da terra, gerando expectativas que influem nos preços. Esse controle se dá pelo Estado, que é quem produz e continua mantendo esse padrão segregado de crescimento. A intervenção estatal é um complemento necessário, ainda que antagônico, à regulação pelo mercado (DEÁK, 1991).

“Como as áreas industriais são os elementos cujas localizações são determinadas por forças externas aos espaços metropolitanos, a segregação espacial das camadas de alta renda surge como elemento interno mais poderoso no jogo de forças que determina a estruturação do espaço intra-urbano de nossas metrópoles” (VILLAÇA, 2001, p. 14). “Aparece assim a questão da localização – os locais onde os produtos são produzidos e consumidos. A localização é a relação a outros objetos ou conjuntos de objetos e a localização urbana é um tipo particular de localização: aquela na qual as localizações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtos e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo. Com isso, temos dois outros tipos de espaço: os que envolvem deslocamentos – as localizações – e os que não envolvem deslocamentos – os objetos. Nestes últimos, o espaço é dado por relações visuais ou por contato direto; na localização, as relações se dão através de transporte (de produtos, de energia, de pessoas), das comunicações e da disponibilidade de infraestrutura” (VILLAÇA, 2001, p. 23). Segundo Déak, ‘espaço’, no capitalismo, é o “território de um mercado unificado no qual a forma-mercadoria se generalizou. Tal espaço encerra *localizações*, uma localização sendo o *locus* de um processo individual de produção (ou de reprodução). A especificidade de um espaço concreto é definida pelas relações entre suas localizações. Tais relações se materializam em estruturas físicas (...) Todos esses elementos precisam ser construídos através do dispêndio de trabalho humano.

Assim, quando se fala em localização, a pessoa que compra uma determinada localização também compra o tempo que ela esta de outras localidades de interesse. O valor de uso da localização urbana “é o valor de uso da localização enquanto parte de uma aglomeração social” (VILLAÇA, 2001, p. 75). A dominação através da estruturação do espaço visa à apropriação diferenciada das vantagens locacionais. O valor também é oriundo da força produtiva social do trabalho da aglomeração.

O lugar está, de um lado, ligado ao processo direto da produção que envolve o trabalho imediatamente necessário, e, portanto, há uma diferenciação cada vez mais marcada, acompanhando a divisão interurbana do trabalho. O terreno ao contrário de outros “produtos” do mercado, não tem seu preço determinado pelo seu custo+ lucro. O que determina seu valor passa a ser quanto o comprador está disposto a pagar pela infraestrutura de sua região, ele paga pela localização. Logo onde não há infraestrutura, o valor da terra é baixo. O “mercado e território são sinônimos. Um não se entende sem o outro” (SANTOS, 2005, p.99).

As classes de mais alta renda escolhendo a localização direcionam o crescimento, “em função dos atrativos do sítio natural, e principalmente, em função da

simbiose, da 'amarração' que desenvolvem com suas áreas de comércio, serviços e emprego, ou seja, em virtude da sua inserção na *estrutura urbana* que elas próprias produzem. Essa estruturação se deu pelo controle que tais classes exercem sobre o mercado imobiliário e sobre o Estado, que para elas abriu, por exemplo, e melhor sistema viário das cidades, construiu seus locais mais aprazíveis, mais ajardinados e arborizados e controlou a ocupação do solo pela aplicação de uma legislação urbanística menos eficaz" (VILLAÇA, 2001, p.320). "O preço da terra – a forma dominante de pagamento pela localização – torna-se assim um dos meios de organização espacial da produção juntamente com outros meios, tais como as ações normativas, indutivas e coercivas do Estado" (DEÁK, 1989).

Em última análise devemos encarar os padrões espaciais como produto da estrutura social. Como vimos, a segregação espacial deriva de uma luta ou disputa por localizações que se dá entre grupos sociais ou entre classes. "Os que procuram a área central estão, por exemplo, impedindo que ela seja ocupada pelos mais pobres, que estão na periferia ou nas favelas afastadas" (VILLAÇA, 2001, p.148). Temos, então, "a segregação espacial das classes sociais como processo necessário para exercício da dominação política e desigual apropriação dos recursos do espaço enquanto produto do trabalho e como força determinante da estruturação" (VILLAÇA, 2001, p. 46). Determinada geograficamente, tal configuração espacial também se faz necessária para viabilizar a dominação e a produção ideológica através do espaço urbano. Sem essa configuração seria extremamente difícil a dominação e a desigual apropriação.

Conclusão

Como vimos, a cidade possui novas funções, que caracterizam a metrópole contemporânea, que agora se desloca em função dos pontos empresariais e centros de inovação tecnológica, ou seja, infra-estruturas modernas, que se voltam principalmente para o desenvolvimento da comunicação eletrônica e de sistemas de informação.

As atuais cidades globais são resultado de um arranjo de pontos nodais, e não uma ordenação hierárquica. Tais pontos, podemos dizer, são as infra-estruturas, que são produzidas pelo Estado, juntamente com o uso das localizações por processos individuais de produção e de reprodução. Assim, as localizações, resultam da ação do Estado e do uso. Qualquer intervenção no espaço acaba alterando o valor destas localizações, que, no entanto não podem ser produzidas fisicamente como mercadorias, mas mesmo assim são vendidas por um preço de mercado. As infra-estruturas produzem uma diferenciação de espaço (níveis de infra-estrutura, diferentes localizações quanto a centralidade e etc.), sendo o planejamento uma tentativa de organizá-lo. As relações de produção e uso do espaço acabam se tornando a dialética do mercado e do Estado, o primeiro pela regulamentação dos preços e o segundo pelos valores de uso através do planejamento e da intervenção, que com o neoliberalismo econômico, se torna cada vez mais ausente.

Assim, a especulação direciona grande parte das dinâmicas por intermédio dos mais diversos meios e manipulações. A especulação torna-se então parte orgânica do processo de crescimento anárquico das cidades. Mas a especulação não deve ser colocada como causa de tais dinâmicas, e sim consequência de um processo socioeconômico no qual o Estado comanda. O que valorizar os preços das localizações urbanas, portanto, não é a especulação, mas sim a crescente diferenciação do espaço, e especialmente, a exacerbação desta devido a um atraso, omissão ou deficiência na construção de infra-estrutura urbana (DEÁK, 1985).

“A conjugação da abundância de terras disponíveis para ação especulativa associada à ausência de uma política de ocupação e uso do solo gerou uma ‘deseconomia urbana’ de reversão complexa. Foi criado através do potencial, melhor dizendo, de uma promessa de mobilidade e acessibilidade, um ciclo de subvenção do sistema viário e a criação de novas fronteiras” (MEYER, 2004, p.30). Na sociedade capitalista é postulada a primazia do mercado. O Estado é necessário para a extensão da forma-mercadoria, mas antagônico a forma-mercadoria (DEÁK, 1991).

É um “pequeno número de grupos com posição dominante no mercado exerce de fato papel de controle do território, via produção e consumo” (SANTOS, 2005,

p.112), sendo que empresas internacionais estão cada vez mais presentes nesse jogo. A pobreza não é apenas o fato do modelo sócio-econômico vigente, mas, também, do modelo espacial.

Para Castells, o “cambio político no será cambio social si la transformación del Estado no se articula a la de la sociedade civil, o sea si los movimientos sociales no constituyen el fermento siempre renovado de lãs alternativas políticas. Porque la sociedade sigue uma ley inversa a la de la matéria. No se transforma, sino que o se crea o se destruye. De lo que hagan los movimientos sociales y de como actúen las instituciones y partidos com respecto a ellos, depende el futuro desarrollo de la crisis urbana que vivimos. Depende el que podamos crear uma en trañable y luminosa ciudad o que destruyamos nuestra historia em las cavernas de uma nueva barbárie (CASTELLS, 1987, p. 322). Sem grande aprofundamento, Castells nos mostra a importância dos movimentos sociais contra a segregação. De qualquer forma, aqui no Brasil, tal mudança precisa de uma revolução e da queda da sociedades de elite. Ir contra o que acontece hoje é ir contra ao que acontece desde a nossa independência, que “cria as condições internas para sua continuada reprodução” (DEÁK, 1991). Não há o predomínio da generalização da forma-mercadoria e sim o da acumulação entravada pelo domínio de uma sociedade de elite.

Segundo Déak, “o capitalismo da sociedade de elite brasileira difere das sociedades burguesas dos países ditos centrais, ou desenvolvidos. O princípio da acumulação aqui fica subordinado ao princípio de expatriação de excedente, resultando em um processo de acumulação entravada. O nível de reprodução da força de trabalho, que define as condições urbanas, é baixo; e as infra-estruturas são precárias e fragmentadas, participando dos entraves ao pleno desenvolvimento das forças produtivas” (DÉAK, 1991).

Como já assinalado, se a regulação do mercado desempenha um papel bastante abrangente na regulação do uso do espaço uma vez que este tenha sido produzido (devido ao fato das localizações poderem ser consumidas como mercadorias, mas não produzidas individualmente como mercadorias). “A maturação da necessidade e das condições históricas para a regulação espacial planejada e a intervenção estatal, foi, no entanto, uma consequência inevitável do próprio desenvolvimento do estágio predominantemente extensivo de acumulação” (DEÁK, 1985).

Cada vez mais as soluções se impõem como problemas, já que, por exemplo, ao se melhorar uma via pública, significa aumentar também a possibilidade de implantação e melhoria do transporte público, e criar uma valorização que expulsará a vizinhança mais pobre. Assim, “é um equívoco pensar que problemas urbanos podem

ser resolvidos sem solução da problemática social. É esta que comanda, e não o contrário” (SANTOS, 2005, p.125). Enquanto houver diferenças sociais, haverá a espacial. Um plano diretor não pode contentar-se em ser apenas uma disciplina do crescimento físico ou da dotação de serviços, mas deve incluir uma clara preocupação com a dinâmica global da cidade, buscando orientá-la no interesse das maiorias. Mas isso é algo que só deixará de existir quando o Estado passar a ser representação de todos e não de uma pequena porção da população, a elite. Enquanto isso “a segregação é um processo necessário à dominação social por meio do espaço” (VILLAÇA, 2001, p.150).

Bibliografia

CASTELLS, Manuel. "Crisis Urbana y Cambio Social". Siglo veintiuno editores, 1987.

DEÁK, Csaba. "Acumulação entravada no Brasil/ E a crise dos anos 80" in Espaço & Debates, 1991.

DEÁK, Csaba. "O mercado e o Estado na organização espacial da produção capitalista" in Espaço & Debates, 1989.

DEÁK, Csaba. "Elementos de uma política de transporte público para São Paulo" in Espaço & Debates, 1990.

DEÁK, Csaba. "Sobre Especulação Imobiliária" in Rent theory and the price of urban land/ Spatial organization in a capitalist economy, PhD Thesis, Cambridge, 1985.

LANGENBUCH, Juergen Richard. "A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana". Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia, 1971.

MEYER, Regina Maria Proserpi; BIDERMAN, Ciro; GROSTEIN, Marta Dora. "São Paulo Metrópole". Editora da Universidade de São Paulo e Imprensa Oficial, São Paulo, 2004.

SANTOS, Milton. "A urbanização brasileira". São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

TASCHNER, Suzana P; BÓGUS, Lucia M. M. "São Paulo, uma metrópole desigual", in EURE, v.27 n.80, Santiago, 2001.

VILLAÇA, Flávio. "Espaço intra-urbano no Brasil". Studio Nobel: FAPESP, São Paulo, 2001.