

CIRCULAÇÃO, TRANSPORTE E ESPAÇO URBANO

André Luiz Bezerra da Silva

Mestre em Geografia pela UERJ e professor do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Duque de Caxias – RJ. E-mail: andrelobs@hotmail.com

Resumo

Este artigo visa analisar o papel desempenhado pelos transportes no processo de reprodução do espaço urbano, buscando compreender a relação entre o ambiente construído na cidade e o seu esquema de circulação, resultando num espaço de circulação cuja efetivação se faz através de um sistema de transporte para este fim concebido. O transporte urbano é entendido aqui como um produto e uma condição do próprio urbano, empreendido com a finalidade de viabilizar os objetivos e interesses dos atores urbanos. A cidade, estruturada como um sistema, tem em outros fins viabilizar um conjunto de relações e proporcionar uma certa qualidade de vida, através da criação de acessos ao trabalho, estudo, moradia, lazer, serviços etc, ocasionando movimentos e interações sócio-espaciais. A circulação intra-urbana é interpretada nesta pesquisa como a expressão de um processo mais amplo e complexo, visando intermediar a relação entre as atividades desenvolvidas no espaço citadino, englobando as estruturas de produção e reprodução.

Palavras-chave: Cidade, circulação, transporte.

Abstract

This paper aims to analyse the role performed by transports in the process of reproduction of the urban space, searching the comprehension of the relation between the environment built in the city and its scheme of circulation, resulting in a space of circulation in which the effectiveness is possible through a system of transport for this purpose developed. The urban transport is understood here as a product and a condition of the urban man himself, employed to make possible the achievement of objectives and concerns from the urban man. The city, structured as system, has in others aims to allow a group of relations and offer a certain life quality, through the creation of routes to work, education, habitation, entertainment, services, and so on, causing movements and social-spacial interactions. The urban circulation is understood in this pool as an expression of a more complex and bigger process, aiming to intermediate the relation between the activities developed in the urban space, including the production and reproduction structures.

Keywords: City, circulation, transport.

Introdução

Este artigo objetiva analisar um pouco de como se estrutura um sistema de circulação intra-urbano, procurando identificar também os atores do processo, considerando este como parte de uma estrutura mais ampla e complexa, reunindo as atividades de produção e reprodução. Para tal adotamos uma metodologia que considera o sistema de circulação intra-urbano como

parte integrante e atuante na dinâmica espacial da cidade, ou seja, buscamos compreendê-lo a partir de um viés espacial.

Compreender um sistema de transporte urbano requer, principalmente, uma análise dos processos sociais e político-econômicos que interferem e determinam ações nesse espaço urbano. Uma das linhas de pensamento seguida nesse sentido é aquela que

centra suas análises em questões como processos de produção e reprodução, circulação do capital, as formas de uso do solo, a ação do Estado e os agentes participantes nas decisões das políticas públicas.

Gottdiener e Feagin (1986, p. 48) dizem que ainda não surgiu um paradigma unificado que una todas as questões envolvidas nessa temática. A construção desse conhecimento ainda está sendo feita, entretanto, os mesmos autores sugerem alguns pontos que seriam consensuais, especificados resumidamente da seguinte forma:

a) As sociedades são definidas conforme seus modos de produção e como forma de organização social composta de classes, relações de propriedade, o Estado e seus governantes e uma lógica específica de produção e reprodução; por tanto as sociedades não são apenas agregados populacionais vivendo sob determinados níveis de tecnologia, que experimentam mudanças a partir apenas do exterior;

b) O Desenvolvimento da sociedade é dominado pelo processo de acumulação do capital, dentro do qual a dinâmica da geração de lucros, a utilização e reprodução da força de trabalho e a tendência à crise são fatores essenciais;

c) As relações sócio-espaciais, particularmente as relações entre produção capitalista e espaço, são também essenciais; neste caso, a propriedade da terra e a infra-estrutura urbana fazem parte de um importante circuito adicional do capital.

Este último item é o fomentador dos debates mais acirrados. Alguns autores consideram as relações capital-trabalho como determinante maior do desenvolvimento urbano. Outros preferem considerar a circulação do capital como fator de maior importância. Para um terceiro grupo, a relação entre Estado e capital, com a participação do primeiro na provisão dos meios de reprodução, é vista como ponto de maior relevância. Por fim, há aqueles que consideram a configuração do espaço como fator primordial. Neste artigo é essa visão que prevalecerá. Para nós será de extrema importância a compreensão da forma assumida pelo espaço urbano e pelo espaço da circulação, ambos componentes do processo maior de reprodução social. Para o estudo dos transportes se faz mister a análise desses fatores.

Harvey (*apud* VASCONCELLOS, 2001, p. 32) nos diz que a cidade atual é um ambiente construído por estruturas físicas que visam dar sustentabilidade ao processo de desenvolvimento. É importante ressaltar, porém, que a cidade não é algo inerte, estan-

do permanentemente sujeita a um processo de (re) construção e submetida a paradigmas econômicos. Harvey prossegue dizendo que o ambiente construído é um vasto sistema de recursos criados pelo homem, compreendendo valores de uso encrustados no meio físico e que podem ser utilizados para produção, troca e consumo.

Dear e Scott (1981, p. 10) numa abordagem voltada mais para o transporte, nos dizem:

Em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem interdependente das áreas funcionais (privadas e públicas). Estas podem ser denominadas tanto como espaço de produção (no qual processo de acumulação ocorre) ou de reprodução (no qual a recuperação da força de trabalho ocorre). Ambos os espaços são mediados por um terceiro espaço, dedicado às necessidades da circulação.

A interação existente entre o espaço de circulação e os espaços de produção e reprodução é fator fundamental para a compreensão da estrutura urbana. No desenrolar da análise sempre tendemos à uma separação funcional desses espaços. Porém, é estritamente necessário que tenhamos sempre em mente que essa separação é algo inexistente, uma representação, pois todas essas estruturas estão interligadas. A produção pode ocorrer tanto no trabalho quanto no lar, a reprodução idem.

O Sistema de Circulação Intra-urbano e seus Agentes

O ambiente construído engloba as estruturas de produção, reprodução e circulação. A quase totalidade do processo de produção se dá no comércio, nos serviços e nas empresas privadas e públicas. A reprodução pode ocorrer nas esferas social, cultural e biológica. O lar aparece como principal local desse processo. Os serviços de saúde, educação, lazer e os eventos sociais e políticos, também participam da reprodução. A circulação diz respeito aos movimentos de pessoas e produtos, realizados por vias públicas, vias férreas, calçadas, terminais. Para Vasconcellos (2001, p. 33-34) a estrutura de circulação é o suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos (ônibus, automóvel, barca, trem ou metrô), que são chamados "meios de circulação". Para o mesmo autor a combinação entre a estrutura e os meios de circulação constitui o "sistema de circulação". A circulação termina, pois, por intermediar a relação entre as atividades desenvolvidas no espaço intra-urbano. Vasconcellos

(2001, p. 34) diz que essa combinação entre sistema de circulação e ambiente construído resulta o que ele chama de “ambiente de circulação”. O gráfico nº 1 exemplifica essa definição:



Gráfico nº 1 - Ambiente de Circulação

(Fonte: Vasconcellos, 2001).

Castells (1983, p. 276) defende que a circulação urbana deve ser entendida como uma especificação de uma teoria mais geral da troca entre os componentes do sistema urbano. O mesmo autor afirma que os movimentos entre as estruturas de produção e reprodução podem ser vistos como uma “expressão concreta” das leis sociais que condicionam as trocas e relações entre os agentes, onde a circulação é vista como expressão dos fluxos de um aglomerado urbano e um fator primordial para sua reprodução.

Com efeito, quanto mais as unidades urbanas aumentam de dimensão e complexidade, mais as relações internas tomam importância, pois nenhum setor pode bastar-se a si mesmo, e a dinâmica do aglomerado só se realiza ao nível de seu conjunto (CASTELLS, 1983, p. 275).

O sistema de circulação intra-urbano deve então ser compreendido como expressão de um processo mais amplo, o qual engloba as trocas entre os atores do espaço urbano. É importante entender o que circula e por que circula. Nesse contexto, analisar o sistema de circulação, e por conseguinte o de transporte, exige uma reflexão sobre as ações conjuntas dos agentes estruturantes do espaço urbano, onde tais sistemas são mais produtos (fatores) do que causas, ou seja, resultam de um espaço concebido previamente.

Para uma adequada compreensão da relação entre transporte e reprodução do espaço urbano torna-se fundamental uma análise dos processos de produção e reprodução social.

O sistema de circulação intra-urbano é uma peça chave no que se refere à dinâmica mobilizacional da massa trabalhadora. Tal aspecto é considerado tendo-se em vista a separação existente entre os espaços de

produção e reprodução, ou seja, entre os lugares de trabalho, de habitação e de lazer.

A função de prover meios de transportes foi sendo gradativamente deixada de lado pelo capital e assumida pelo Estado ao longo da história. Vários fatores ligados ao próprio capitalismo fizeram com que surgisse uma certa “incapacidade” em prover todas as necessidades da força de trabalho (DEAR e SCOTT, 1981, p. 10). Antes as moradias dos trabalhadores eram bem próximas aos seus locais de trabalho, mais tarde, porém, esse quadro muda e o aumento do número de trabalhadores e dos gastos fazem com que os empresários repassem ao Estado esta tarefa. Para a reprodução do capital esse é um aspecto bastante válido, com a acumulação se dando através dos meios públicos de transporte.

No espaço urbano, devido as características (re)produtivas de suas atividades, torna-se necessário que as pessoas se refaçam periodicamente, tanto física como psicologicamente. Advém daí o papel importante do processo de reprodução social. Para que tal processo se concretize é necessário a realização de diversas funções, tais como as de consumo, onde as pessoas adquirem serviços e produtos, cujo efeito ou duração tem tempo pré-determinado. Essa “necessidade” de consumo é relativa, de acordo com o nível de renda, características sócio-cultural e política das pessoas. Preteceile (1981, p. 5) nos diz que além da importância das relações econômicas para a reprodução do mundo do trabalho, outras relações sociais são também importantes, especialmente aquelas ligadas à família, à religião e à escola.

Nesse contexto, é importante ter em mente a idéia de que essas “necessidades”, através das quais as pessoas, consciente ou inconsciente, engendram sua reprodução social, são determinadas por aspectos políticos e sócio-econômicos, os quais variam ao longo da história, não sendo, pois, atitudes de cunho natural ou biológico. Assim, as necessidades de transportes também se diferem, dependendo da localidade em que se inscrevem e do tempo em que ocorrem.

Seguindo esta linha de pensamento é possível compreender que a prestação de serviços de cunho social, não deve ser vista como uma forma de satisfação de necessidades biológicas do ser humano. No setor de transporte, qualquer incremento que venha ocorrer, seja quantitativa ou qualitativamente, não vem com intenção de atender aspectos de satisfação “natural” das pessoas, mas sim fatores ligados aos paradigmas da sociedade onde vivem. O ser humano tem necessidades biológicas como alimentar-se, beber água, fazer sexo, dormir e se aquecer. Os outros tipos de “necessidades” são concebidas e introduzidas atra-

vés de um aparato sócio-educativo-propagandista, cuja satisfação dependerá de fatores sócio-econômicos das pessoas, satisfação esta que virá através da aquisição de bens e serviços, como automóveis e transportes, respectivamente. No desenrolar da história social do homem essas “necessidades” se transformaram dando lugar a outras, assim como os meios de satisfazê-las também se alteraram, inclusive aquele por nós analisado, o transporte.

O metrô é um meio de transporte que exemplifica bem essa questão. Com o advento da sociedade industrial, a expansão horizontal das cidades, a incorporação de pontos cada vez mais distantes entre si no espaço urbano e a estruturação fortemente segregada da cidade capitalista, esse meio de transporte surge para atender às necessidades de reprodução do capital e da força de trabalho.

É notório neste momento a importância que o transporte urbano ganha como um insumo básico do processo produtivo, visto que otimiza a mobilização da força de trabalho, viabilizando o acesso do capital à mão-de-obra. Os meios de transporte assumem um papel protagonista no espaço da circulação urbana. Este último agora vem complementar e otimizar os processos de produção e reprodução social. O capital que antes mantinha sua força de trabalho enclausurada nas vilas industriais, agora, com a estruturação de um sistema de transportes, pode ir buscá-la em pontos distantes. A força de trabalho, por sua vez, passa a ter novas alternativas de fonte de renda graças à acessibilidade agora proporcionada e visto que os custos de habitação e locomoção são arcados pelo próprio trabalhador. Para que a cidade pudesse existir a partir de então e realizar sua função econômico-social, torna-se essencial uma eficaz infra-estrutura de transportes. Esta cresce de importância à medida que as cidades se expandem, com o transporte urbano de passageiros assumindo papel primordial na viabilização das relações econômico-social do espaço urbano.

Retomando a questão das “necessidades”, percebemos agora que o deslocamento aparece assim como uma dessas “necessidades” criadas pelo processo produtivo. Admitindo-se que qualquer “necessidade” deva ser atendida pela produção, o deslocamento torna-se um ponto da produção material, o que nos faz entender que um eficaz sistema de circulação e transporte é peça chave no processo de reprodução do espaço urbano.

Além de fator da produção, o ato de deslocar-se é também um momento produtivo em si, onde a necessidade material por deslocamento é satisfeita (SANT'ANNA E LIMA, 1990, p. 69). A instituição de um

espaço da circulação aparece como satisfação dessa “necessidade”.

Para realização das diversas atividades, o processo de reprodução necessita de uma certa mobilidade física (VASCONCELLOS, 2001, p. 40). Dentro da dinâmica funcional de um sistema de circulação intra-urbano, as pessoas exercem ações conectadas numa teia espaço-temporal, a qual ganha concretude na estruturação física do espaço urbano.

O espaço produzido socialmente é o espaço da reprodução social. Neste sentido para que se tenha gerência sobre a reprodução social é imprescindível o controle sobre esse espaço criado socialmente. Neste sentido Harvey afirma:

O comando coordenado do dinheiro, do tempo e do espaço forma um nexus essencial para o poder social que nós não podemos ignorar. Aqueles que definem as práticas, formas e significados materiais do dinheiro, do tempo e do espaço, fixam certas regras básicas do jogo social (HARVEY, 2004, p. 226).

No espaço urbano capitalista houve ao longo do tempo um incremento da ação estatal visando a oferta de meios para a produção e reprodução. Estado e Capital passaram então a atuar com força no sentido de prover serviços diversos, como o transporte público, por exemplo. A provisão de um sistema de circulação ganha nítida importância nesse processo estruturador do espaço urbano.

A estruturação de circulação, como a instituição de vias, por não ser muito rentável, fica sob a responsabilidade do Estado, que cria assim vias, calçadas e sistemas de transporte, com recursos orçamentários próprios (impostos). Os meios de circulação podem ser providos tanto pelo Estado como pelo poder privado e até mesmo pelos próprios indivíduos. Os meios públicos de transporte são constituídos pelo poder público (ferrovias, metrô, ônibus), como também pelo setor privado, ficando neste caso submetido à regulação do Estado.

Ações como provisão, regulação e também operação de um sistema de circulação intra-urbano não são concebidas de forma aleatória, possuindo, ao contrário, objetivos. Vasconcellos (2001, p. 54) diz o seguinte sobre isso:

Na prática, este conjunto de ações é desenvolvido direta e indiretamente por meio de três técnicas específicas de intervenção, que refletem o poder de controlar o espaço urbano: Planejamento Urbano,

Planejamento de Transportes e Planejamento da Circulação, os quais podem ser identificados com três objetos de intervenção: o solo, a estrutura e os meios e padrões de circulação.

Planejar o espaço urbano é uma atitude racional e metódica que procura definir tipos de uso do solo, ligados a fatores como serviços, habitação, lazer, indústria etc. Em virtude disso, essa esfera da produção espacial é marcada por conflitos e embates entre os diversos atores sociais.

O planejamento urbano talvez seja uma das atividades mais complexas e abrangentes no processo de estruturação da cidade, esta em grande parte uma materialização daquele. Não pretendemos aqui uma discussão profunda sobre o significado e natureza do planejamento urbano, mas apenas compreender que é um processo com alto grau de interferência na organização do espaço urbano, através da criação de infra-estrutura como sistemas viários, habitação, pólos comerciais, transportes, etc. Nesse sentido entendemos o ato de planejar o espaço urbano como uma atividade que dista e muito da “neutralidade”, constituindo-se num processo de cunho político e econômico, cuja ação seletiva viabiliza a superação de entraves para o desenvolvimento capitalista e sua conseqüente reprodução.

Subjacente a esse processo encontramos o planejamento dos transportes, planejamento este que interpretamos como sendo “um processo através do qual será concebido e desenvolvido um sistema de transporte com a finalidade de deslocar pessoas e produtos de maneira eficaz, dentro de um sistema produtivo e reprodutivo estabelecido”. Agindo dentro de um espaço urbano definido, a sistematização dos transportes requer uma análise dos padrões de deslocamento no universo de possibilidades de origens e destinos. A partir dessa análise obter-se-á os dados necessários para a configuração das redes de ônibus, barcas, trens e metrô.

Em um terceiro nível, está o planejamento da circulação, cujo objetivo é definir de que maneira o espaço livre para circulação será utilizado, o que implica a definição de esquemas e prioridades. Essa tarefa é desenvolvida pela engenharia de tráfego, que procura através de projetos otimizar o fluxo de pessoas a partir de critérios técnicos, mas também sociais e econômicos.

Embora esses três níveis de abrangência sejam vistos de uma maneira hierarquizada, com o quadro decrescente a partir do planejamento urbano, há uma clara inter-relação entre essas três atividades

de ordenamento, onde a análise isolada de cada uma pode não responder às questões propostas. É preciso enxergá-las de forma intimamente relacionadas. O planejamento urbano precisa de análises ligadas ao transporte. A necessidade por serviços de transportes surge na medida em que o planejamento urbano interfere na modalidade do uso do solo, o que interfere na geração de viagens e deslocamentos. O gráfico nº 2 ilustra o que dissemos até aqui sobre planejamento urbano (PU), planejamento de transporte (PT) e planejamento da circulação (PC):

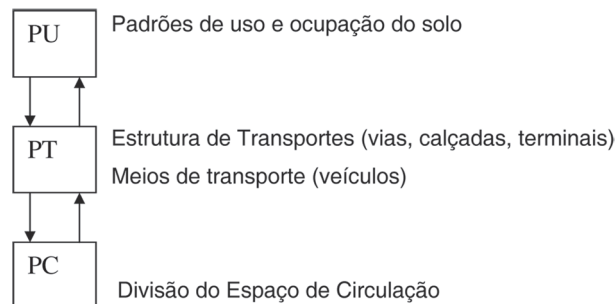


Gráfico nº 2 - Instrumentos de Planejamento (Fonte: Vasconcellos, 2001).

Planejamento urbano, de transporte e de circulação, são na verdade instrumentos pelos quais se procura superar os conflitos existentes entre os diferentes atores que atuam na estruturação espacial da cidade. Esses agentes produtores de espaço são também modeladores desse mesmo espaço, pois o reestruturam de acordo com seus interesses sazonais. Destacam-se aí os agentes imobiliários, setores da construção civil, proprietários de terra, empresas privadas, comerciantes, operadores de transporte, a comunidade e o Estado (VASCONCELLOS, 2001, p. 60).

O poder público é um tipo de agente que guarda certas particularidades, entre elas a de exercer a função de ator e juiz na produção do espaço urbano. Atua como ator na proporção em que procura atender os interesses do setor privado e como juiz para amenizar os conflitos entre os demais agentes, através da regulação.

Um dos aspectos mais importantes entre o Estado e a sociedade é a autonomia política do primeiro em relação ao segundo. Tal aspecto proporciona um maior dimensionamento da ação do Estado e a auto-expansão da sua estrutura (MARTINS, *apud* VASCONCELLOS, 2001, p. 56). Soma-se a isto o fato de que nas economias periféricas, o Estado é como que incumbido de uma ação estruturante, gerenciando o “desenvolvimento”, onde ele, o Estado, viabiliza a reprodução do capital, estabelece os laços com os grandes centros econômicos, firma acordos com objetivos externos e

implementa uma máquina burocrática para si mesmo. O Estado sem dúvida ocupa uma posição central na elaboração dos projetos e políticas públicas, embora elas resultem da ação integrada de diversos agentes. Hoje num quadro de intensas privatizações e desregulações diversas, essa posição central do Estado continua a ser bastante significativa, ao contrário do que muitos afirmam.

É importante ressaltar que apesar dessa atuação centralizada do Estado, ele não é intransponível e nem atua somente em prol dos atores hegemônicos. Embora um de seus papéis primordiais seja a reprodução das relações sociais capitalistas, ele engloba também uma gama de objetos de diversos setores da sociedade e do seu próprio corpo burocrático (MARTINS, 1985, p. 40). Em virtude disso, a ação estatal é por vezes um jogo intrincado de interesses diversos e contraditórios, não é uma ação isolada, independente (VASCONCELLOS, 2001, p. 57). Abranches (apud VASCONCELLOS, 2001, p. 57) diz que as políticas públicas resultam, assim, de duas articulações, como movimentos simultâneos e organicamente relacionados: a primeira entre os conflitos internos do Estado e a segunda entre os interesses do Estado e da sociedade.

Para Castells (1983) a transformação do papel social e político dos problemas urbanos exprimem o aprofundamento das contradições no setor de consumo coletivo e que a produção, distribuição e gestão desses meios de consumo repousam cada vez mais sobre a intervenção direta e indireta do aparelho estatal. O processo de evolução do capital, da circulação das forças produtivas e das disputas entre grupos sociais, tiveram repercussões significativas na reprodução da força de trabalho, o que para alguns autores acarretou um certo incremento do chamado salário indireto (qualidade dos meios coletivos de consumo e prestações sociais), em comparação com o dito salário direto pago pelo empregador.

Isto, porém, revela-se um tanto contraditório quando comparado com a natureza da produção capitalista e gestão desses meios de consumo coletivo, visto que como já dito, tais investimentos não são muito lucrativos, apesar de serem uma condição imprescindível para uma eficaz reprodução das relações sociais de produção. Em vista disso torna-se muito interessante o papel provedor do Estado em relação a esses meios coletivos de consumo, bem como sua intervenção na organização dos setores urbanos, os quais resultam do conjunto articulado destes meios, entre os quais, o de transporte. Para Santos (1977, p. 13-31) essa intervenção é marcada pelas pressões econômicas e técnicas do capital e também das reivindicações po-

pulares. O poder público assim configura-se como um agente que busca assegurar os elementos primordiais para a reprodução das relações sociais de produção e da força de trabalho, através do consumo coletivo de alguns meios.

Corrêa (2002, p. 24), assim se refere ao papel do Estado:

O Estado atua também na organização espacial da cidade. Sua atuação tem sido complexa e variável tanto no tempo como no espaço, refletindo a dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte. No entanto, é através de serviços públicos, como sistema de circulação, viário, calçamento e outros, interesses tanto das empresas como da população em geral, que a atuação do Estado se faz de modo mais corretamente e esperado.

A ação do Estado é caracterizada por choques de interesses e conflitos dos diversos agentes sociais, que junto com ele, ou a partir dele, engendram a materialidade urbana.

Participando do processo de decisão também estão outros agentes, os quais exercem, juntamente com o Estado, papel primordial na implementação de políticas de transporte urbano. Destacaremos aqui alguns desses agentes, que a exemplo do poder público, influenciam sobre maneira nas decisões sobre transporte urbano: planejadores de transporte, setores terciários e de consultoria e operadores privados de transporte público (VASCONCELLOS, 2001, p. 59-60).

Compreender a ação dos planejadores do espaço urbano capitalista é condição fundamental para uma análise das políticas públicas. Com o desenvolvimento das cidades modernas e dos conflitos e embates que com elas surgiram, o capital viu-se na obrigação de disciplinar e organizar este certo "caos" advindo do próprio desenvolvimento capitalista. O planejamento urbano aparece então como instrumento cujo objetivo é viabilizar uma perfeita e eficaz reprodução do capital. Débor (1997, p. 112 e 113) assim discorre sobre o assunto:

A sociedade que modela tudo o que a cerca construiu uma técnica especial para agir sobre o que da sustentação a essas tarefas: o próprio território. O planejamento urbano é a tomada de posse do ambiente natural e humano pelo capitalismo que, ao desenvolver sua lógica de dominação absoluta pode e deve agora refazer a totalidade do espaço como seu próprio cenário. A necessidade capitalista, satisfeita pelo urbanismo, como glaciação visível da vida, pode se expressar, segundo a

tecnologia hegeliana, como a predominância absoluta da pacífica coexistência do espaço sobre o inquieto devir na sucessão do tempo.

O mesmo autor ainda afirma que o planejamento é a realização moderna da tarefa permanente que salvaguarda o poder de classe através da manutenção da atomização de trabalhadores que as condições urbanas de produção tinham perigosamente reunido.

As condições complexas em que se dão a produção e os sistemas de relações entre esta e a distribuição e o consumo, fizeram do planejamento uma prática indispensável ante as barreiras urbanas, a fim de contorná-las por um conjunto de ações e planos que compõem o que chamou-se de “planejamento urbano”. Um certo ambiente construído é gerado para garantir condições mínimas de reprodução social e para assegurar atividades adequadas de produção (DUPUY, 1978, p. 340).

Espera-se assim que o planejamento urbano promova uma certa conciliação entre os diversos atores sociais. Tal conciliação seria obtida por uma técnica julgada “neutra” e destinada ao “desenvolvimento social”. Tal característica imuniza o planejamento urbano quanto às críticas e objeções, dotando-o de uma autoridade suprema (DUPUY, 1978, p. 340). É válido lembrar que todo esse processo de planejamento urbano surge do próprio desenvolvimento capitalista, destinado a amenizar possíveis desequilíbrios no sistema, levado a cabo por uma estreita relação entre capital e poder público e uma maior participação técnico-científica, legitimando sua ação como agente.

Para Harvey (*apud* VASCONCELLOS, 2001, p. 66) a reprodução é a atividade mais importante da sociedade, da qual o planejador é peça-chave. Isto garante, segundo o autor, que o ambiente construído comporte as infra-estruturas físicas necessárias para o processo de reprodução, atuando assim, de forma direta nesta reprodução. Neste processo de planejamento do espaço urbano, o planejador atua direto nos conflitos existentes entre os capitalistas, proprietários de imóveis e terras, setores de construção civil, comerciantes e trabalhadores, todos com objetivos variados. Harvey (1985) nos diz ainda que entre esses vários objetivos, o capital acaba prevalecendo e o planejador torna-se assim um instrumento do Estado para atuar no processo. Mas Harvey também nos chama atenção para o fato de que uma busca otimizada da organização do espaço intra-urbano é algo idealista e utópico. Castells (*apud* VASCONCELLOS, 2001, p. 67) corrobora este pensamento afirmando que o planejamento urbano dificilmente será um meio de mudança social,

mas sim de regulação das contradições. O papel do planejador enquanto agente torna-se assim bastante complexo, onde além de propiciar a reprodução, visa também amenizar os conflitos de interesses presentes em dados contextos.

Opostamente a esta visão do agente planejador como mantenedor do status quo, existem opiniões de que a força dos interesses hegemônicos não é absoluta. Há também a interferência de outros micropoderes. Um desses seria uma parte dos próprios planejadores, cuja ação se colocaria algumas vezes entre o capital e a força de trabalho (LOW, 1990, p. 1091-1114). Muitos planejadores, pertencentes à classe média, identificam-se com os interesses desta, a qual é adepta da ideologia da modernização. Isto posto, as políticas públicas seriam influenciadas também por esses grupos, apesar de um enfrentamento político avassalador. Essa ação dos planejadores, quando membro da classe média, permite-lhes um certo poder de barganha, visando obter benefícios e privilégios de classe ou até mesmo atingir objetivos compartilhados a classe trabalhadora (VASCONCELLOS, 2001, p. 68).

Além dessa atuação dos planejadores enquanto membros de classe, há também outros micropoderes sociais que atuam coletivamente ou não, sendo muitas vezes negligenciados nas análises. Entre esses micropoderes estão as associações de comércio e indústria, serviços e a própria classe trabalhadora ocupante das periferias urbanas. Estes micropoderes atuam as vezes desrespeitando as normas de uso do solo, visando assim otimizar alguma atividade de seu interesse. O espaço público é talvez a maior vítima dessa transgressão, usado muitas vezes como ponto de passageiros de transporte alternativo e local de venda de produtos diversos. Configura-se uma espécie de ambiente formal, concebido pelos planejadores e outro não-formal, resultado de ações independentes e com aspectos fugazes às regras formais.

Não citada anteriormente, mas também com um grande poder de influência nas políticas urbanas, a classe média atua através de certos grupos sociais nas decisões políticas.

Cardoso (1977, p. 45) diz o seguinte sobre o assunto:

É um fato social e politicamente revelador que a burocracia estatal e especialmente a tecnocracia passam a ser pontos estratégicos de que podem dispor as classes médias para fazer sentir sua presença e participar nas decisões de desenvolvimento.

No caso dos transportes, cabe aos especialistas do planejamento criarem o arcabouço que sustentará a busca da modernização. A classe média aparece como uma forte aliada dessa requerida modernização, a qual, principalmente nas economias pouco desenvolvidas, implica um novo estilo de vida, que diversifica as atividades no tempo e no espaço, impondo novas pressões sobre as infra-estruturas de transporte e utilização do espaço (VASCONCELLOS, 2001, p. 70).

Os setores terciários e industrial também atuam na medida em que se estabelecem projetos que venham interferir na organização do espaço, entre os quais os de transportes, que podem interferir no grau de acessibilidade e viabilidade para as atividades desenvolvidas. Nesse momento, aspectos como rendimento financeiro, valorização imobiliária e valores de aluguel ganham bastante força. As associações comerciais exercem então uma forte influência nas decisões relativas à implementação de políticas de transporte, as quais poderão vir a otimizar uma acessibilidade já existente ou criar meios para que uma nova se estabeleça. Exemplos disso são os bairros de Del Castilho, Vicente de Carvalho e Vila da Penha, na cidade do Rio de Janeiro, lindeiros à linha dois do metrô, onde atividades como hipermercados, shoppings, universidades, restaurantes, condomínio residenciais, dentre outras, cresceram vertiginosamente a partir da segunda metade da década de 1990.

Os órgãos de consultoria são outro grupo de agentes que atuam com um certo poder nas decisões políticas de transporte. Muitos desses órgãos participam das ações de planejamento, as vezes até em co-autoria com o poder público. Para Vasconcellos (2001, p. 74) é fundamental considerar as condições em que se dá a contratação desses órgãos e as decisões que deles emanam. Muitas dessas contratações acontecem dentro de um círculo fechado de negociações entre o Estado e o setor privado.

A atuação dos operadores privados do transporte público também possui grande valor e importância. A ação desses grupos, no caso do Brasil, realiza-se dentro de um sistema altamente regulado, atendendo pontos exclusivos do espaço urbano. Tal fato resulta da estreita relação desses atores com o grupo político do setor. Prioridades apontadas pelo setor público e lucratividade definem as áreas que serão mais atendidas. Através de vínculos locais, as empresas consolidam sua atuação, gerando muitas vezes artifícios que impedem a presença de concorrentes. No que tange às tarifas, é forte

também a pressão exercida pelos operadores privados, que pressionam o Estado, o qual acaba cedendo por falta de opções nos serviços prestados e oligopolizados.

Considerações finais

O planejamento dos transportes é considerado por muitos como um tema eminentemente técnico, daí a requisição de um órgão altamente especializado para a sua concepção. Este fato já limita o número de órgãos aptos a participarem do processo, revelando uma certa falta de impessoalidade nas negociações. Poder público e privado passaram a ter uma ligação mais estreita na atual fase do sistema capitalista, onde antigos setores públicos passaram a deter um maior poder de contratação de serviços, através de um regime de economia mista. O controle social sobre as atividades públicas, bastante rarefeito, ocasionou um incremento cada vez mais forte entre órgãos privados de consultoria e agências do governo, no que tange às decisões políticas do planejamento urbano. Tudo isso caracteriza um quadro em que as decisões principais do planejamento são tomadas no interior de um grupo fechado, alicerçado por uma suposta tecnologia redentora.

A circulação urbana é um fator vital para a reprodução do espaço urbano, onde o ato de circular é feito através dos sistemas viários. O sistema de circulação intra-urbano viabiliza assim as relações entre as diversas localizações do espaço urbano. Tais relações otimizam a economia capitalista e a reprodução das relações sociais que a sustentam. O ato de circular deriva diretamente do fato de diferentes atividades ocorrerem em diferentes localidades, porém interligadas pela lógica do sistema capitalista.

A localização torna-se então condição fundamental para toda atividade social, seja ela técnica, econômica ou cultural. Tais localizações não são permanentes, elas se tornam obsoletas se não acompanharem as mutabilidades do espaço urbano onde se inserem.

Referências bibliográficas

- aBRANCHES, S. H. *The Divided Leviathan: state and economic policy formation in authoritarian Brazil*. Ithaca, Cornell University (thesis), 1985.
- CARDOSO, Fernando Henrique. *O Modelo Político Brasileiro*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1977.
- CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. 4ª ed. São Paulo: Ática, 2002.

DEAR, M. and SCOTT, A. J. Urbanization and Urban Planning in Capitalist Societies. EUA, Methuen.

DEBORD, Guy. A Sociedade do Espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DUPUY, G. Urbanisme et technique, chronique d'une marriage du raison. França: Centre de Recherche D'urbanisme, 1978.

GOTTDIENER, Mark; FEAGIN, Joe R. Uma Mudança de Paradigma na Sociologia Urbana. Espaço e Debates, 1986, nº 28, pp. 44-58.

HARVEY, David. The Limits to Capital. EUA, University of Chicago Press, 1982.

_____. The Urban Experience. EUA: John Ropkins, 1985.

_____. Condição Pós-Moderna. 13ed. São Paulo: Loyola, 2004.

LOW, N. P. Class, Politics e Planning: from reductionims to pluralism. In Marxist Class Analysis, Environment and Planning. 1990.

MARTINS, Jorge Antônio. O Papel Oculdo do Transporte no Espaço Subdesenvolvido. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes. Rio de Janeiro: COPPE/ UFRJ, 1991.

PRETECEILLE, Edmond. Collective Consumption The State ande The Crisis of Capitalist Society. In HARLOE, M e LEBAS, E. (Orgs). City, Class and Capital. New York: Holmes and Meyer, 1981.

SANT'ANNA, José Alex; LIMA, Ieda Maria de Oliveira. As Funções do Transporte Urbano nas Relações Econômico-Sociais e a Tarifação. Revista dos Transportes Públicos, ANTP, ano 13, nº 50, dez-1990.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. Transportes de Massa: condicionadores ou condicionados? Revista de Administração Municipal, set/out, 1977. p. 13-31.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte Urbano, Espaço e Equidade: análise das políticas públicas. 3ªed. São Paulo: Annablume, 2001.

Artigo enviado em 08/10/2011