

Da urbis inteligente ao direito à cidade

Rosalina Burgos

Recebido: 15 maio 2014

Aprovado: 27 maio 2014

Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR). Sorocaba. SP. Brasil.
Contato com a autora: rburgos.ufscar@gmail.com

Resumo: Cidades inteligentes podem ser compreendidas sob diferentes perspectivas: a) cidade virtual ou conectada, que dispõe de comunicação eletrônica que a torna um espaço de conexão digital entre cidades e comunidades; b) cidades digitais que têm seu cotidiano transformado pela tecnologia da informação; c) ambientes inteligentes que agregam tecnologias da informação e comunicação, incrustadas no ambiente construído; d) território com densidade de sistemas de inovação e tecnologia de informação e comunicação numa mesma localidade e, e) formação dos denominados clusters, ou regiões, territórios com investimentos em comunicação e gestão do conhecimento. De modo geral, trata-se de cidades com aporte tecnológico com capacidade para o campo da inovação. Assim, tal entendimento dialoga diretamente com níveis de inovação, criatividade e inteligência exponenciais nos espaços urbanos. Por sua vez, todo este ambiente inteligente potencializa as questões em torno do debate sobre o direito à cidade, pois se o fenômeno urbano tem a potencialidade de revelar o novo e instaurar novas experiências de sociabilidade, a democratização de suas potencialidades passa, necessariamente, pela garantia de acesso e usufruto dos benefícios infra-estruturais e sócio-culturais da denominada urbis inteligente por parte das diferentes classes e grupos sociais.

Palavras-chave: Cidades inteligentes. Direito à cidade. Espaços públicos.

Abstract: *Urbis Intelligent to the right to the city.* Smart cities can be understood from different perspectives: a) virtual or connected city that offers electronic communication that makes a space digital connection between cities and communities; b) digital cities which have their quotidian transformed by information technology; c) smart environments that deliver information and communication technologies, embedded in the built environment; d) territory density of innovation systems and information and communication technology in the same location, and e) formation of so-called clusters, or regions, territories with investments in communications and knowledge management. In general, it is cities with technological support with capacity for innovation'. Thus, such an understanding dialogues directly with levels of innovation, creativity and intelligence exponential in urban areas. In turn, all this intelligent environment leverages the issues surrounding the debate on the right to the city, the urban phenomenon because it has the potential to reveal new and introduce new experiences of sociability, the democratization of their potential, necessarily involves ensuring access and enjoyment of infrastructural and socio-cultural benefits of so-called smart urbis by the different classes and social groups.

Keywords: Smart cities. Right to the city. Public spaces.

Pelo direito à cidade

Da urbis inteligente ao direito à cidade. Com esta proposição inicial, faz-se o convite à reflexão e debate acerca dos sentidos da urbanização contemporânea que, em diferentes níveis, acumula elementos infra-estruturais, informacionais e de comunicação que permitem vislumbrar possibilidades mais amplas e profundas em direção aos preceitos do direito à cidade. Por outro lado, tal proposição expõe, logo de início, um embate e um desafio: seria a urbis inteligente acessível a toda sociedade urbana que participa do cotidiano de uma mesma cidade ou região metropolitana?

Tendo como ponto de partida este questionamento, este artigo aborda tal temática tendo como referência a cidade de Sorocaba na contemporaneidade.

Mas, antes de relacionar a temática apresentada com um estudo de caso, apresenta-se a seguinte questão: afinal, o que é a cidade, o espaço urbano, aqui compreendido em sua dimensão de urbis inteligente?

Para instaurar um debate e uma provocação, segundo contribuições de diversos estudiosos sobre a cidade, o direito à cidade e espaço urbano, a cidade deve ser entendida, antes de tudo, como obra. Ou seja, no sentido de sua construção social, resultante de agentes diversos, interesses múltiplos, tensões, conflitos e campo sempre aberto para o possível, em contraposição ao pensamento da cidade enquanto produto, lócus de reprodução privilegiada do capital. Nela reside a esfera do urbano, latente, em processo de formação, incompleto, reproduzindo-se cotidianamente, abrigando as criações, as inovações e os mais curiosos circuitos informacionais e comunicacionais. Nele, no urbano, ou melhor, na forma urbana com seus conteúdos diversos, está o lugar da simultaneidade, da reunião e encontro, enfim, aí está a esfera social e política: a sociedade com seus sujeitos históricos, concretos, em sua prática social – práxis propriamente dita. Eis aqui o lugar da urbis inteligente em sua forma mais completa e exuberante, não fosse ela mesma fragmentada, partilhada pelos interesses mercadológicos privados e privativos, retalhando as possibilidades de uma sociedade urbana liberta pela e para a comunicação.

A complexidade que envolve a compreensão da dinâmica urbana pode, e deve ser objeto de análise dos estudiosos do espaço urbano e da comunicação, sobretudo quando se faz necessária a elaboração, debate e efetivação de políticas públicas que correspondam às

demandas sociais sempre repostas pelas conjunturas econômico-políticas em nossas cidades (sejam elas pequenas, médias ou metrópoles).

Às possibilidades de uma urbis inteligente, apresenta-se os desafios de articulação inter-setoriais da gestão pública, visando maior compreensão dos novos estágios de avanços tecnológico-científicos que corroborem com a redução das desigualdades intra-urbanas, a exemplo do que pode ser investido em transportes mais eficientes e em meios de comunicação mais democráticos que perpassem as diferentes escalas urbanas. Vislumbra-se aqui desde a ampliação das rádios comunitárias aos serviços públicos informatizados que reduzam custos e tempo de espera para obtenção de benefícios por parte da população. Um exemplo a ser citado no contexto paulista é o denominado Poupa Tempo que reúne, num mesmo local, diferenciados serviços de interesse público visando otimizar a logística espaço-temporal nos centros urbanos.

As agendas políticas apontam cada vez mais para a necessidade de uma compreensão ampla, multi-escalar, integrada e compartilhada, seja em termos dos diversos setores com seus planos e planejamentos específicos: habitação, transporte, cultura, saúde, educação, dentre outros, como no desafio e necessidade de articulação entre municípios (a exemplo dos consórcios inter-municipais, dos comitês de gestão de recursos hídricos, dentre outros) e destes com as demais esferas da gestão pública e segmentos da sociedade. Dos movimentos sociais e sindicais aos interesses empresariais, observa-se cada vez mais a necessidade de uso dos novos sistemas tecnológicos e informacionais na construção de agendas que resultem em ações articuladas entre diferentes setores da sociedade. Conforme as cidades se tornam mais complexas, maior é a demanda pelo conjunto de elementos que estão na base da existência de uma urbis inteligente. O acesso democrático àquele corresponde, de modo proporcional direto, a um maior ou menor nível de participação cidadã, condição essencial para a consolidação dos sentidos do direito à cidade.

De fato, a cidade se confunde com a obra de múltiplas mãos, interesses, desejos, enfrentamentos, idealizações dos planejadores e daqueles que ainda não têm lugar no urbano; dos que seguem resistindo e (sobre)vivendo as contradições de uma urbanização crítica, segundo o entendimento de Amélia Luiza Damiani. Para os segmentos mais empobrecidos da população, a promessa de uma urbis inteligente se restringe às promessas midiáticas de acesso às novas tecnologias, notadamente restritos aos aparelhos eletrônicos de consumo em massa, cuja obsolescência programada prenuncia seu alcance limitado frente às amplas possibilidades

de apropriação dos espaços que uma cidade pode oferecer: espaços públicos qualificados, serviços públicos com primazia dos avanços técnico-científicos (a exemplo das últimas inovações no campo da saúde), dentre outros aspectos que permanecem como latência, mas que ainda não se realizam no contexto urbano.

Contudo, a cidade abriga e cede lugar ao fenômeno urbano: a experiência de se viver entre as determinações do capitalismo, que tende a transformar tudo, inclusive a cidade e o espaço urbano, em mercadorias. Assim, a fragmentação e o esfacelamento da cidade vão dando lugar à anti-cidade: aos espaços segregados, aos confinamentos de pobres e de ricos, apartados, separados, cindidos pela divisão social que se reproduz e se aprofunda, mesmo diante das mudanças sugeridas e surgidas com a denominada pós-modernidade, lócus privilegiado de uma urbis inteligente.

Mas na cidade ainda reside o lugar do conflito – e nele a possibilidade do novo, do u-tópico, do devir: daquilo que ainda não tem lugar, mas que segue como potência, possibilidade, enfrentamento, luta e sonho sempre no limiar de se tornar o “real”. Utopia liberta dos planos e planejamentos que delimitam, induzem e cerceiam, mas constantemente impotentes frente à dinâmica viva e voraz com que a sociedade reproduz seus anseios e poderes diversos. Quais estratégias político-sociais teriam potência para fazer da urbis inteligente, da cidade integrada, comunicacional e informacional, lócus de uma sociabilidade urbana liberta das amarras da ditadura do tempo e das diversas formas de isolamento e inércia? De fato, trata-se antes de um projeto político no sentido amplo, que conduza as possibilidades de uma urbis inteligente que seja sinônimo de uma cidade para todos.

Reside nisto tudo, na cidade e na anti-cidade, nos interstícios do urbano, na trama fina das relações sociais cotidianas, no dia a dia da vida vivida ou sobrevivida, as formas sociais organizadas e cientes de seu lugar e tempo, do seu poder de interferir e mudar, ainda que cerceadas e persistentemente coagidas a ceder... mas que ainda assim seguem buscando lugar nos interstícios da pós-modernidade, senão seria a própria morte. Eis a arena, em pleno debate acerca do que possa vir a ser a urbis inteligente: eis a força do espaço público e político, historicamente construído pelos movimentos sociais, com seus paradigmas clássicos e contemporâneos, no entendimento de Maria da Glória Gohn.

Se partirmos do pressuposto de que a sociedade moderna (ou pós-moderna, mas ainda sob as determinações da lógica de reprodução do mundo da mercadoria e do consumo) segue aprofundando as contradições originárias, tais como os fundamentos da propriedade

privada, a exploração do trabalho, a espoliação e expropriação urbanas (com base na obra de Lúcio Kowarick), veremos que no decurso do projeto de uma civilização emancipada das agruras do mundo do trabalho se curva para novas formas de barbárie, segundo nos apresenta Robert Kurz, ou ainda Milton Santos nos alerta acerca da globalização como perversidade. Onde se situa a urbis inteligente neste quadro crítico de aprofundamento dos interesses privados e mercadológicos, haja vista que o setor empresarial se apropria do discurso que envolve esta temática, fazendo dela novas frentes de expansão de seus negócios. Podemos citar, ao menos, todo o aparato técnico-científico que envolve a verdadeira indústria da segurança privada e que estende aos espaços públicos.

Ora, sabe-se que cada vez mais o urbano não é para todos e segundo a lógica da reprodução sempre ampliada do capital, os benefícios da urbis inteligente não também parece ser, como é o caso das *global cities* – cidades interligadas por sofisticados sistemas técnico-científicos e informacionais numa rede de cidades e lugares no mundo.

Assim, para o caso de cidades médias e metrópoles, vemos que as negatividades do processo de urbanização sob a égide dos interesses privados, desmedidamente impulsionados pelos setores imbricados do mercado imobiliário e a construção civil, seguem se materializando no espaço urbano. Daí a necessidade sempre latente, urgente e gritante de reinvenção do que é a cidade, do que é o urbano e do que é o público-político. Eis a urgência do debate acerca do direito à cidade. Para quem é construída a cidade inteligente?

Para buscar caminhos de respostas às perguntas aqui formuladas, qual caminho trilhar? Aponta-se para o percurso teórico-conceitual e de práxis que instaure ao longo do seu trajeto e percurso o sentido de pertencimento, de participação. Na atuação consciente dos atores sociais, ou agentes sociais: inscritos no setor público, no setor privado e na sociedade civil, seja ela organizada (o Terceiro Setor onde se inscrevem todas as formas de organizações não-governamentais, ligadas pelos mais curiosos nexos com os setores privados e ou públicos; tal como nos adverte Mike Davis e Paulo Arantes acerca da miríade de entidades do Terceiro Setor que não podem ser confundidas com os movimentos sociais propriamente ditos...) ou apenas e tão potencialmente a população em geral. Cada um e todos.

Ou seja, para que a urbis inteligente possa dialogar com os princípios do direito à cidade é imprescindível a participação popular nas diversas instâncias e níveis da sociedade urbana, inclusive tendo acesso às decisões sobre os investimentos públicos a serem direcionados aos sistemas informacionais e técnicos-científicos que viabilizem tal realidade.

No horizonte dos avanços que culminam com a possibilidade de existência de cidades inteligentes, uma outra urbanização é possível? Esta é uma questão que deve ser enfrentada e respondida de forma otimista e crítica, no sentido de contribuir com a reflexão dos sentidos da cidade, e na construção de políticas públicas comprometidas com as demandas sociais, ambientais, que se arrastam no decurso do nosso processo de urbanização.

As contradições de uma urbis inteligente: o caso de Sorocaba

O processo de valorização espacial implica em incremento de infra-estrutura, novos negócios e serviços que demandam diferentes níveis de tecnologia e informação, modernização do território (a exemplo do sistema integrado de novas vias de trânsito rápido) e espaços normatizados (sendo o conjunto de novos shoppings centers o caso mais expressivo), ampliação da oferta sistemática de atividades culturais (notadamente a chegada do SESC em Sorocaba em 2012 marca esta expansão da área cultural na cidade), além da presença expressiva de Instituições de Ensino Superior, conjugada à presença do Parque Tecnológico e novo modelo de produção industrial marcada pela implantação da Toyota nesta cidade.

Esta é Sorocaba, ou parte expressiva do que podemos conhecer ao percorrer seus “espaços luminosos” (SANTOS, 1996): uma cidade média situada no interior paulista, a cerca de 100 km da metrópole de São Paulo. Segundo dados do IBGE (2010) e Emplasa (2011), Sorocaba apresenta atualmente cerca de 600 mil habitantes e vem se consolidando como uma cidade que polariza os municípios do entorno, configurando uma nova região metropolitana sob sua influência e gestão político-administrativa, legalmente constituída no primeiro semestre de 2014.

Em termos da dinâmica intra-urbana, Sorocaba se caracteriza atualmente como um “verdadeiro canteiro de obras”, de modo generalizado em sua zona geográfica norte, fronteira de expansão para os negócios imobiliários e da construção civil, bem como para a implantação um parque tecnológico, impulsionado pela instalação recente da fábrica da Toyota naquela localidade. O denominado “além-linha” (expressão utilizada para definir a parte territorial do Município ao norte da Estrada de Ferro Sorocaba), que permanecia até recentemente como uma área de bairros populares e de chácaras, encontra-se agora plenamente inscrito nas políticas de espaço. Por outro lado, a zona sudeste (ou de modo mais

amplo, a zona leste), apresenta reminiscências da vida de bairro, cuja paisagem urbana é tecida pelo uso das ruas, praças, parques, campos de futebol, e até mesmo o Zoológico que abriga o Museu Histórico Sorocabano.

Neste mesmo contexto de valorização imobiliária recente, observa-se o agravamento dos níveis de desigualdade, colocando em questão o debate acerca da função social da propriedade privada urbana, mais profundamente, sobre o direito à cidade. De um lado, os inúmeros empreendimentos imobiliários apontam para a saturação na oferta de novos imóveis, enquanto o *déficit* habitacional segue sem solução, por falta de uma política habitacional efetivamente direcionada aos segmentos sociais de menor renda. Ainda que a cidade cresça em termos de aporte tecnológico, com ampliação das redes informacionais que acompanham os novos investimentos empresariais (redes de comunicação e circulação rápida, dentre outros), observa-se o agravamento dos níveis de separação ou segregação socioespacial.

Uma política de espaço que ganhou relevância nesta cidade é o denominado “Programa Sorocaba Total”, que corresponde a um plano viário de avenidas de tráfego rápido. Por onde as vias passam há uma série de áreas desapropriadas. Enquanto as políticas de espaço que viabilizam a valorização imobiliária seguem redesenhando o espaço urbano da cidade, aprofunda-se a segregação espacial, que expulsa a população de baixa renda para localidades menos valorizadas no atual contexto dos negócios articulados entre iniciativa privada e políticas públicas em diferentes âmbitos. Populações empobrecidas que, apartadas em espaços segregados com baixa densidade de serviços e acessibilidade, efetivamente não participam das promessas de uma cidade inteligente.

Fato é que, de modo geral, a cidade de Sorocaba apresenta atualmente processos econômicos inscritos numa tendência de transformação de cidades médias do interior paulista. Concomitante ao processo de desconcentração industrial da metrópole de São Paulo (sobretudo na década de 80), Sorocaba é uma das cidades do interior paulista a receber novo impulso industrial, notadamente sob o modelo dos distritos e complexos industriais, a exemplo do Distrito Industrial do Éden (zona norte da cidade, com acesso pela Rodovia Castelo Branco). Mais recentemente, como já apontado, destaca-se o processo de implantação da planta industrial da Toyota e de um Parque Tecnológico, que têm repercutido nas atividades do mercado imobiliário e do setor da construção civil no eixo norte de expansão urbana. De fato, Sorocaba tem apresentado um incremento generalizado de novos

empreendimentos imobiliários, expandindo a mancha urbana no bojo da configuração de uma região metropolitana. Segundo estudos da EMPLASA junto com a Fundação Seade (2011) está em curso no interior paulista a criação de Aglomerações Urbanas (AU), tais como Jundiaí e Piracicaba, enquanto outros municípios já se movimentam pela mudança do *status* institucional de suas regiões, como é o caso, por exemplo, do Vale do Paraíba e de Sorocaba que, em maio de 2014 se transformou em cidade-sede da Região Metropolitana de Sorocaba que reúne 26 municípios de seu entorno. Estas Aglomerações Urbanas integram a denominada Macrometrópole Paulista, com 153 municípios, incluindo-se também a Baixada Santista (EMPLASA, 2011, p. 11).

Trata-se, portanto, de um espaço intra-urbano com contradições resultantes do processo de valorização espacial diferencial, que se faz acompanhar pelo aprofundamento da segregação espacial. A formação de novas centralidades nos eixos de expansão urbana ao longo de algumas avenidas, tanto na zona norte quanto na zona leste da cidade, não tem repercutido em ampliação dos níveis de acessibilidade, seja em relação aos lugares com acúmulos de riquezas (aporte tecnológico, sistemas inteligentes, dentre outros). Ao contrário. De um lado, a zona noroeste, ou “além-linha” (referência à Estrada de Ferro Sorocaba - EFS), que apresenta um adensamento e fragmentação do espaço urbano com condomínios residenciais tanto para classes populares quanto para classes com maior poder aquisitivo; empreendimentos entrecortados por intervenções urbanísticas de ampliação do sistema viário (Projeto Sorocaba Total), bem como pela implantação de hipermercados e shoppings centers. De outro, o vetor sudeste da cidade, conhecido como “além-ponte”. Neste, persiste na paisagem urbana os resíduos (na concepção de Henri Lefebvre), ou rugosidades (na concepção de Milton Santos), do tempo da “Manchester Paulista” (como foi designada a cidade de Sorocaba no início do século XX, quando apresentava inúmeras tecelagens e intensa atividade fabril): fragmentos de antigas vilas operárias abrigam um ritmo de vida de bairro, resistência e/ou resíduos de relações de vizinhança a espreitar o “frenesi-convulsivo” do outro lado da margem do Rio Sorocaba. Contudo, ainda na chamada “zona leste” da cidade, em sua frente de expansão urbana, observa-se o adensamento de condomínios fechados de alto e médio padrão, justamente num espaço urbano caracterizado por vias estruturais (Av. São Paulo e sua ligação com a Rodovia Raposo Tavares), localidade com presença de Áreas de Proteção Ambiental - APP, diretamente ligadas às cabeceiras de nascentes de inúmeros cursos d’água afluentes do Rio Sorocaba em sua margem direita.

Há, de fato, um verdadeiro mosaico generalizado de novos empreendimentos imobiliários na cidade, os quais afastam para os limites municipais oeste e norte os conjuntos habitacionais e favelas escondidas nas encostas oeste e fundos de vales, que aos poucos vão cedendo lugar para um sistema de ciclovias. A cidade inteligente, com suas ciclovias, APP's, sistemas de avenidas de trânsito rápido segue lado a lado com a cidade sitiada pela pobreza em seus extremos territoriais. Destaca-se desde conjunto de projetos para uma cidade inteligente o “Sorocaba Cidade Saudável”, cujo principal cartão postal são suas ciclovias, juntamente com um sistema de parques urbanos (cerca de vinte, sendo praças equipadas em sua grande maioria). Parques (e praças) estão distribuídos no sentido leste-oeste da cidade, concebidos pelo poder público para formar corredores ecológicos transversais às ciclovias que acompanham a rede hidrográfica, cuja orientação principal é o sentido norte-sul (a exemplo do próprio Rio Sorocaba).

Acompanha este intenso e contínuo processo de ampliação das desigualdades intra-urbanas a abertura de novos *shopping centers*, curiosamente em detrimento do que poderia ser uma maior oferta de espaços e equipamentos públicos na cidade. A lógica do mercado imobiliário tende a transformar grandes superfícies ociosas, tais como as antigas tecelagens, em empreendimentos comerciais, desconsiderando a questão do patrimônio arquitetônico, posto que geralmente apenas a fachada destas antigas edificações é alvo de preservação.

Sem esgotar o tema, que continua sendo estudado, podemos citar alguns dos empreendimentos mais expressivos deste contexto: implantação de dois novos *shopping centers* numa das avenidas mais importantes da zona norte da cidade, a Avenida Itavuvu que, juntamente com a Avenida Ipanema corta seus inúmeros bairros, consolidados e em formação; um *shopping center* (Pátio Cianê, que ocupa antiga edificação fabril de relevante valor arquitetônico) e dois centros de convenções na área que pode ser entendida como “centro-expandido”; um novo *shopping* (da rede Iguatemi), na região sul da cidade, onde já se encontram dois outros *shoppings*. Além destas grandes superfícies comerciais, destaca-se a diversidade de padrões de condomínios fechados, que têm retalhado a cidade como um todo. Estes são elementos estruturais da paisagem urbana e não correspondem exatamente a uma cidade mais democrática, pois se trata de verdadeiros templos do consumo em detrimento de uma maior oferta de espaços de cultura e educação, a exemplo do que poderia ser implantado

como grandes centros culturais, tão necessários para pensarmos no sentido mais pertinente do que possa ser uma cidade inteligente.

Do exposto, resulta uma cidade contraditória e desigual. Dentre inúmeras contradições, destaca-se aqui a relação conflituosa entre valorização e segregação, entre as promessas e investimentos rumo às possibilidades de uma cidade inteligente e os preceitos do direito à cidade. De fato o espaço urbano de Sorocaba vem sendo reproduzido de acordo com os fundamentos da desigualdade intrínseca à lógica de reprodução do capital, o que dilacera os fundamentos próprios do direito à cidade, com primazia dos espaços públicos e redução das desigualdades socioespaciais.

De fato, em Sorocaba, a urbanização tem se revelado como crítica: nela, o urbano não é para todos. Resulta que esta cidade, objeto de análise neste artigo, caracteriza-se cada vez mais segundo os preceitos de uma cidade inteligente, cuja urbis, ou urbanização, acumula os saberes científicos e tecnológicos, criativos e inovadores que resultam das sinergias potencializadas no espaço urbano. No entanto, os benefícios advindos destes avanços da comunicação, circulação e informação não alcançam parcela significativa de seu território e população, notadamente aquelas parcelas em situação de exclusão socioespacial: as periferias urbanas com seus bairros empobrecidos.

Considerações finais

Este artigo se apresenta como uma contribuição à reflexão acerca da relação entre as possibilidades de construção de cidades inteligentes e o direito à cidade. Fomenta o embate entre as promessas de uma urbis inteligente provida dos benefícios dos avanços técnico-científicos e informacionais, de um lado, e as efetivas condições de apropriação daqueles pelos diversos segmentos sócio-econômicos destas cidades. Com base em análise sobre a cidade de Sorocaba (situada acerca de 100 km da metrópole de São Paulo, com aproximadamente 600 mil habitantes), são tecidas considerações que visam compreender e evidenciar que os referidos avanços que dão base à existência das denominadas urbis inteligentes, não correspondem necessariamente à ampliação dos sentidos do direito à cidade. Pois a lógica da reprodução sempre ampliada do capital encontra no urbano seu lócus privilegiado de atuação para os negócios privados (com destaque para o setor imobiliário), em detrimento das possibilidades de uma cidade inteligente que possa ser usufruída por toda

população. Sob esta perspectiva, compreende-se que a urbis inteligente não é para todos, postulando a necessidade de um amplo debate acerca do direito à cidade.

Referências

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; Maricato, Ermínia (orgs.). **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000a.

ARANTES, Paulo Eduardo. **Esquerda e Direita no espelho das ONG's**. Cadernos ABONG, n 27, maio de 2004.

DAMIANI, Amélia Luisa. Urbanização crítica e situação geográfica In CARLOS, A.F.; Oliveira, A.U. (orgs.). **Geografia de São Paulo**: representação e crise da metrópole. São Paulo: Contexto, 2004.

DAVIS, Mike. **Planeta favela**. São Paulo: Bontempo, 2006.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos movimentos sociais**: paradigmas clássicos e contemporâneos. 4ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

KOWARICK, Lúcio. (org.). **As lutas sociais e a cidade** - São Paulo: passado e presente. São Paulo: Paz e Terra, 1994.

KOWARICK, Lúcio. **Escritos urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

KURZ, Robert. **O colapso da modernização**: da derrocada do socialismo à crise da economia mundial. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

_____. **A revolução urbana**. Tradução de Sergio Martins. 2ª reimpressão. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 1996.