

# TERRA BRASILIS, TERRA AUSTRALIS – PARTE 02: EXPANSÃO CAPITALISTA, DESENVOLVIMENTO URBANO E EXPORTAÇÃO DE MODELO URBANO- ECONÔMICO

**Bruno Borges Mamede<sup>1</sup>**

**Lucas Devides Moreno<sup>2</sup>**

**Luciana Corrêa do Lago<sup>3</sup>**

## RESUMO

Este artigo faz parte de uma série de estudos sobre as proximidades estruturais e sistemáticas entre Brasil e Austrália. Em especial nesta edição, serão analisadas conjuntamente a formação histórica da rede urbana e expansão do capitalismo no contexto nacional de cada Estado. Considera-se aqui, como na totalidade da pesquisa, que ambos os países possuem mais semelhanças do que discrepâncias em diversos aspectos da administração de seus territórios nacionais e, nesta passagem, os aspectos de formação da rede urbana nacional em conjunto a expansão capitalista são os pontos-chave de parametrização e análise.

**Palavras-Chave:** Geografia Urbana, Engenharia Urbana, Administração Econômica.

---

<sup>1</sup> Comunicador Social (PUC-Rio) e Geógrafo (UERJ), Aluno de Mestrado em PEU/POLI/UFRJ e de Especialização em IPPUR/UFRJ, [bruno.mamede@poli.ufrj.br](mailto:bruno.mamede@poli.ufrj.br).

<sup>2</sup> Engenheiro Civil (Mackenzie-SP), Aluno de Mestrado em PEU/POLI/UFRJ, [lucas.moreno@poli.ufrj.br](mailto:lucas.moreno@poli.ufrj.br).

<sup>3</sup> Doutora em Arquitetura e Urbanismo (UFRJ), Professora em IPPUR/UFRJ, [lucianacorrealago@gmail.com](mailto:lucianacorrealago@gmail.com)

## **BRASILIS TERRA AUSTRALIS LAND - PART 02: EXPANSION CAPITALIST, URBAN DEVELOPMENT AND URBAN ECONOMIC MODEL-EXPORT**

### **ABSTRACT**

*This article is a part of a studies' series about the structural and systematical proximities between Brazil and Australia. Particularly in this issue, there will be ensemble analyzed the historical formation of the urban network jointed with the capitalist expansion in the nation context of each State. It is regarded in here, as in the whole research, that these two countries have more resemblances than discrepancies in many aspects of their national territories administration and, in this written, the aspects of the composition of the national urban network conjoined with the capitalist expansion are the key points of parameterization and assay.*

**Keywords:** *Urban Geography, Urban Engineering, Economical Administration.*

## **BRASILIS TERRA AUSTRALIS TIERRA - PARTE 02: EXPANSIÓN CAPITALISTA, DESARROLLO URBANO Y URBANO MODELO ECONÓMICO-EXPORT**

### **RESUMÉN**

*Este artículo hace parte de una serie de estudios acerca de las proximidades estructurales y sistemáticas entre Brasil y Australia. Especialmente en esta edición serán analizadas la formación histórica de la red urbana en conjunto a la expansión capitalista por el contexto nacional de cada Estado. Se ha considerado acá, como a toda la pesquisa, que estos dos países presentan mucho más semblanzas que discrepancias en muchos aspectos de la administración de sus territorios nacionales y, en este trabajo, los aspectos de la composición de la red urbana nacional conjuntamente a la expansión capitalista son los puntos de parametrización y análisis.*

**Palabras-Clave:** *Geografía Urbana, Inguinaria Urbana, Administración Económica.*

### **1- INTRODUÇÃO DA SEGUNDA PARTE: PROPOSTA E OBJETIVO**

Conforme mencionado, esta é a segunda etapa de uma série de estudos sobre as relações de proximidade existente entre os Estados Nacionais de Brasil e Austrália. Neste artigo, o objetivo consiste na análise conjunta de como ocorreu à



expansão nacional do capitalismo e sua implicância no desenvolvimento urbano de ambos os países. Visto isto, observar-se-á também como a conjunção destes dois movimentos resultou em um modelo espacial de formação e interligação de cidades em rede, além de como este modelo tem sido exportado como solução regional (em cada continente) para outros países.

A metodologia adotada consiste em ampla revisão bibliográfica a cerca das temáticas centrais comparativamente aos dados fornecidos por instituições oficiais na busca de formação de uma ideia central. O método utilizado baseia-se na pontuação entre as ideias teóricas e observações práticas obtidas a partir de informações de cada país.

Este artigo justifica-se como um dos cinco primeiros da coletânea de estudos Terra Brasilis, Terra Australis, pois está na base estrutural desta pesquisa para fomentar o avanço posterior dos estudos em áreas temáticas mais específicas, a exemplo dos sistemas urbanos e econômicos de cada país. Além disto, também é justificado no fato de que apresenta a contextualização prática e empírica de uma grande formulação teórica a cerca da expansão capitalista sobre a forma de urbanização de cada país, bem como após a consolidação dos sistemas produtivos e de cidades aliado ao grande crescimento econômico das nações. Estas buscam criar uma zona de influência internacional e, para tanto, a exportação de suas dinâmicas internas serve como um dos pilares centrais da política externa.

A ideia central deste artigo está pautada no fato de que a expansão interna do capitalismo é liderada pelas elites das primeiras cidades grandes e ricas de cada país, as quais expandem seu modelo para outras que crescem da mesma maneira até consolidar uma rede nacional. A partir desta, a urbanização tende a ser constantemente reconsolidada para fomentar o crescimento interno e, posteriormente, em medida que o contexto econômico de cada país adquire destaque cada vez maior no cenário internacional, os países que se encontram sob cada zona de influência tendem a reproduzir este modelo em maior ou menor escala.



Neste contexto, Singer (1973) afirma que para pensar o processo de urbanização de uma sociedade industrial é necessário retomar os papéis desempenhados pelas diferentes classes sociais, pois em contrário, este processo pode ser interpretado como uma transição natural entre sociedade rural e urbana, quando isto não é o percebido na prática. Complementarmente, Santos (2007) afirma que a espacialização da economia urbana cria espaços especializados os quais tendem a refletir uma rede urbana desigual a qual espelha divisão interna do trabalho em contextos nacional e internacional.

O que pode ser percebido, tanto no caso brasileiro como australiano, é que ambas as sociedades tiveram processo de industrialização tardia e, novamente de acordo com Singer (1973), diferente da burguesia medieval que se defrontava com uma classe de mão de obra constituída por pessoas expulsas dos campos, nestes dois países a formação da classe burguesa confronta-se simultaneamente com a formação também do proletariado. Ou seja, enquanto na Europa os burgueses ascenderam como classe social antes dos proletários e, posteriormente houve o choque de interesses, tanto em Brasil como Austrália (e outros países de industrialização tardia) a classe burguesa industrial ascendeu paralelamente ao proletariado e, neste caso, o choque de interesses é praticamente simultâneo a emergência de ambos.

Desta maneira, menciona-se aqui que ambos os países foram no passado colônias europeias e, de alguma maneira, subordinadas a interesses externos os quais condicionaram sua formação interna, de forte base agrário-extrativista, onde a industrialização ocorreu ao início do século XX fomentada, sobretudo por substituição de importações de artigos essenciais, como alimentos, produtos de higiene e calçados. Entretanto, o aproveitamento posterior e políticas que delinearão as bases industriais de cada país ocasionaram suas situações atuais.



## 2- CAPITALISMO E CIDADES CENTRAIS: FORMAÇÃO DE REDES URBANAS NACIONAIS

Ao continuar a análise exposta anteriormente, observa-se que os dois países emergiram tardiamente na formação de uma economia capitalista centralizada. Entretanto, enquanto a independência brasileira ocorreu ao início do século XIX, a autonomia australiana começou a ser galgada a partir do final deste século e início do próximo.

AFG (2014) informa que a Federação Australiana, processo inicial na constituição do Estado Federal atual, foi constituída apenas em 1901, 79 anos posterior a declaração de independência brasileira e 12 anos mais tarde após a proclamação da república e adoção do sistema federalista no mesmo país.

Entretanto, enquanto a primeira constituição brasileira mencionava a construção de uma capital no interior do país para fomentar o desenvolvimento urbano e econômico nacional, durante os congressos da Federação Australiana, antes mesmo da adoção de uma capital nacional discutia-se a possibilidade de uma das duas maiores cidades do país, Sydney e Melbourne (respectivamente), ser nomeada para tal fim ou se uma terceira cidade além delas seria escolhida. Desta maneira, em 1908, inaugurava-se a nova capital federal Canberra, localizada em um ponto mediano entre as duas maiores cidades australianas. Vale a pena ressaltar que esta foi a primeira cidade australiana totalmente projetada e, administrativamente, foi criado um território exclusivo desmembrado do estado de Nova Gales do Sul (New South Wales): o Território da Capital Australiana (Australian Capitol Territory). Retomando o caso brasileiro, apesar da previsibilidade constitucional anterior ao caso mencionado, apenas em 1960 foi inaugurada a cidade de Brasília e transferido o Distrito Federal para o Planalto Central, em áreas desmembradas dos estados de Minas Gerais e Goiás. Entretanto, no Brasil, a capital federal foi movida para uma distancia superior a 1000 quilômetros das duas maiores cidades, Rio de Janeiro e São Paulo.

AFG (2014) ressalta que a formação da Federação Australiana foi o início



da autonomia política e administrativa da Austrália em Relação ao Reino Unido: em 1942, foi adotado o Estatuto de Westminster (retroativo há 03 anos), no qual o país expande suas autonomias, mas ainda faz parte da comunidade britânica e seu chefe de estado é o mesmo do Reino Unido. A independência (quase) total foi conquistada em 1988 com a aprovação do Ato da Austrália (Australia Act) nos parlamentos de Austrália e Reino Unido, determinando que todas as determinações e normatizações de um país não terão mais efeito algum sobre o outro. Desta forma, desde 1939, na prática a Austrália é um país formalmente independente e soberano.

Depois de vistas estas informações históricas, ressalta-se que em ambos os países as maiores cidades estão situadas nas capitais estaduais e federais, além das cidades principais situadas em um raio de distância máxima de 150 quilômetros desta em grande parte dos casos. Entretanto, algumas exceções são observadas, como Londrina, no Norte Paranaense (há mais de 300 quilômetros de distância da capital) é o maior centro urbano do interior paranaense e Alice Springs (Northern Territory), no meio do deserto australiano (Australian Outback) está no ponto médio entre Darwin (capital territorial) na costa norte e Adelaide (State of South Australia) na costa sul. A distância média a cada cidade é de aproximadamente 1500 quilômetros.

Em ambas a nação observa-se que a quase totalidade das grandes cidades está situada imediatamente à zona costeira de cada país, com algumas exceções: as duas capitais federais constituem grandes cidades interioranas. Este fato deriva da antiga herança colonial onde os portos eram os pontos de contato com as metrópoles. No Brasil, boa parte do território no interior já havia sido desbravado e colonizado antes da independência, principalmente por conta da busca de metais preciosos. Na Austrália, entretanto, ao iniciar o movimento por busca de maior autonomia nacional o país ainda possuía algumas poucas cidades estabelecidas no interior (a exemplo da já mencionada Alice Springs). Desta maneira, a rede de transportes estava direcionada, até os anos 1920, a conectar zonas específicas do interior (como as zonas cafeeiras do Oeste Paulista e as grandes áreas



mineradoras do Oeste de New South Wales). Com isto, a consolidação do capitalismo estava direcionada em fomentar e expandir os setores primários e ter algumas cidades como centros de controle do território (Rio de Janeiro e São Paulo no Brasil, Sydney e Melbourne na Austrália).

Kindleberger (2000) afirma que a partir da Primeira Guerra Mundial e a quebra da Bolsa de Valores de Nova York (1929 New York Stock Exchange Crash) forçou a aceleração de movimentos industriais em alguns países do Hemisfério Sul. No caso brasileiro, a indústria de base foi o alvo das políticas federais enquanto na nação australiana a principal indústria emergente era aquela direcionada a transformação mineral e de equipamentos pesados. A burguesia industrial brasileira experimentou a acumulação de capitais mais intensa a partir dos anos 1930 enquanto a burguesia australiana já estava usufruindo desta acumulação a partir de meados dos anos 1920.

Entretanto, enquanto no Brasil o crescimento econômico criou uma burguesia espacialmente concentrada em algumas pequenas áreas centrais das cidades maiores, na Austrália esta classe estava dispersa nos muitos subúrbios destas mesmas cidades. A Região Metropolitana de Melbourne, por exemplo, possui área urbana nove vezes superior a Região Metropolitana de Londres, sendo sua burguesia residente dos muitos subúrbios e municípios distantes do centro metropolitano. No caso da metrópole fluminense, a população de maior poder aquisitivo reside principalmente nos bairros da Zona Sul e pequena parcela da Zona Oeste (em especial na Barra da Tijuca e no Recreio dos Bandeirantes), sendo que a primeira é imediatamente contígua ao centro da metrópole.

. A descentralização urbana australiana tem nos automóveis seu maior expoente: os subúrbios eram construídos em áreas cada vez mais afastadas dos centros tradicionais enquanto as áreas abastadas brasileiras consolidavam-se, inversamente, cada vez mais próximas dos centros tradicionais. Utilizando dados obtidos por DIT (2013), a urbanização australiana é altamente dependente da expansão de rodovias para acomodar uma frota crescente de automóveis ao consolidar a ocupação das áreas suburbanas mais distantes. Ainda com

informações de DIT (2013), enquanto o Governo do Estado de Victoria em conjunto a Prefeitura de Melbourne realizam pesados investimentos na diversificação da matriz de transportes metropolitanos, observa-se que estes estão concentrados na área central melbourniana ou então integrando estruturas já existentes, ao passo que os novos subúrbios permanecem acessíveis, majoritariamente, por novas rodovias ou por saturados modos (e estações) já presentes.

Ao longo das próximas décadas do século XX, cada país percebeu o aumento tanto da população geral, como das taxas de urbanização: mais pessoas migraram dos campos para as cidades. Não somente para as maiores, mas também outras de médio porte. A partir dos anos 1960, ambos os países observam uma rápida Marcha para o Oeste, onde populações localizadas nas regiões Sul e Sudeste migraram em busca de novas oportunidades de negócios, trabalho, emprego e renda em regiões a Norte e Noroeste de seus respectivos países.

De acordo com Corrêa (2006), enquanto a primeira marcha consolidava um movimento de ocupação do interior no século XIX, a partir do da segunda metade do século XX esta ocupação reafirmava e retomava esta aquela via econômica, adensando cidades e criando uma estrutura hierárquica, a qual serviu de base para a rede urbana presente atualmente no Brasil.

### **3- DISTÂNCIA E PROXIMIDADE ENTRE OS GIGANTES DO SUL**

Conforme mencionado, ao longo dos séculos XIX e XX, ambos os países experimentaram uma transformação de suas bases econômica, urbana e demográfica, com a chegada de mais habitantes dos campos às cidades por conta do crescimento da nova economia urbano-industrial ascendente. ABS (2012) e IBGE (2014) expõem dados que reforçam estas afirmações: enquanto as cidades da região Sudeste brasileira foram as que mais cresceram ao início do período, ao final de 100 anos observa-se que as cidades com maiores taxas de crescimento

estavam na região Norte do país. Isto equivale a dizer que, enquanto a cidade de São Paulo foi a que mais cresceu nos anos 1950 (ápice do segundo período industrial brasileiro), 60 anos mais tarde o município destaque em contexto nacional foi Manaus ao norte do país. No contexto australiano, enquanto a cidade de Sydney foi a que apresentou maiores taxas de crescimento nos mesmos anos 1950 (também ápice da segunda industrialização australiana), atualmente (na porção continental) a cidade que ostenta este título é Perth (Western Australia).

Como em ambos os casos, os Governos Federais, Estaduais e Territoriais fomentaram em muito políticas de integração de todo o território, em especial dos sistemas de transporte, energia e telecomunicações, o resultado percebido atualmente foi a expansão da base produtiva econômica local para nacional, bem como a possibilidade de crescimento equitativo dos entes federados ao longo do tempo. Ou seja, a desindustrialização da Grande São Paulo rumo ao interior paulista e paranaense possui equivalência ao mesmo processo da Grande Sydney em direção ao interior de Victoria e New South Wales.

Santos (2007) explica que este fenômeno ocorre por conta da busca das empresas em maximização dos lucros, onde a pressão de sindicatos e elevados custos com trabalhadores e manutenção de suas unidades em zonas urbanas densas em contraponto a cidades de porte menor que oferecem incentivos fiscais e custos de implantação inferiores tornam-se mais atrativas e, desta maneira, explicam os principais motivos do processo de desindustrialização de algumas áreas. Chiavenato (2005) complementa esta informação ao mencionar que a Administração Financeira e de Recursos é parte fundamental das organizações e seus impactos são os principais responsáveis pela tomada de decisão das empresas em relação a suas localizações.

Enquanto as bases das economias brasileira e australiana ainda estão fortemente atreladas a agricultura e extração de recursos minerais, a dinâmica de suas economias está fortemente vinculada ao mercado internacional, apesar de perceber movimentos por parte dos governos (em épocas e de maneiras distintas) em fomentar o consumo interno, a base econômica está fortemente vinculada as

flutuações dos mercados internacionais.

Entretanto, como na Austrália existem mecanismos e recursos que fomentam a distribuição menos díspar da riqueza nacional, observa-se que o modo de vida australiano no tocante ao consumo está mais próximo em cidades de porte distinto (certamente que em alguns pontos a riqueza é maior ou menor do que a média nacional). No Brasil, infelizmente, como muitos dos instrumentos capazes de fomentar a distribuição mais equitativa da riqueza nacional não são aplicados, existem realidades urbanas muito distantes (inclusive da média nacional), onde há cidades com grande parte da população de renda elevada e outras com alta população em situação de miséria.

Taylor (2007) menciona que estas disparidades de renda refletem na produção e consolidação do espaço: os bairros mais ricos concentram sempre toda a riqueza, mas a sua localização muito próxima, como no caso brasileiro, gera zonas incrivelmente bem servidas de infraestruturas e serviços urbanos, enquanto as áreas fora destes anéis possuem carências que vão desde reduzidas a elevadas. No tocante australiano, como os subúrbios abastados estão muito distantes das áreas centrais, ocorre a necessidade prévia de instalação de infraestruturas e serviços tanto nestas áreas como nos espaços intermediários (apesar de que nestes não ocorrem de forma igualitária aos subúrbios). Desta forma, Lago (2007) menciona que as distantes periferias brasileiras são depositárias de populações de baixa renda que deslocam-se diariamente em sistemas insuficientes de transporte público para as áreas centrais e mais abastadas. No caso australiano, ocorre justamente o inverso: os grandes deslocamentos são realizados por automóveis da classe média para o centro, bem como de populações das áreas centrais mais pobres e intermediárias no duplo sentido das áreas ricas de classe média de um lado e outras centrais (com escritórios e empresas de grande porte) para o outro, difundindo os engarrafamentos por todo o espaço urbano e em ambos os sentidos (Centro – Bairro e Bairro – Centro) ao longo das horas do dia.

Com o crescimento longo e relativamente estável de ambas as economias



ao longo dos séculos XX e XXI aliada a inserção crescente destes países no contexto internacional, regionalmente ambos exercem influência no cotidiano urbano-econômico de seus vizinhos, exportando seu modo de vida, formação de cidades e consumo dos espaços urbanos. Em contexto maior, a expansão capitalista interna passa a interferir na dinâmica dos países vizinhos, modelando seu ritmo de crescimentos e expansão.

#### **4- *TERRA BRASILIS, TERRA AUSTRALIS*: INCORPORAÇÃO, ADAPTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DE MODELOS URBANOS**

Paulatinamente, nos dois países, a expansão do capitalismo além das classes burguesas e proletárias foi capaz de criar modelos próprios de formação de uma rede de cidades. Enquanto no Brasil observa-se que o capital possui um caráter concentrador no espaço urbano, na Austrália por sua vez, este possui um caráter dissipador neste mesmo espaço. Em ambos os casos, observa-se que a localização das classes médias funciona como principal agente modelador do espaço, concentrador de infraestruturas e determinante na oferta de trabalho e emprego.

Entretanto, a disposição destas áreas afeta radicalmente a ocupação da população e seus deslocamentos. A formação dos ricos subúrbios australianos consome cada vez mais recursos públicos para a transformação da natureza em áreas aprazíveis e dotadas de boa infraestrutura urbana. As localidades abastadas brasileiras, de caráter concentrador, inversamente, reduz o escopo de atuação do poder público a algumas áreas com problemas de adensamento excessivo, onde as redes antigas de infraestrutura precisa de constante revitalização e expansão para atender ao crescimento urbano (mesmo que moroso) ainda persistente.

Contudo, mesmo que estes modelos sejam vistos em contexto nacional como passíveis e demandantes de mudanças, para os países ao redor de suas zonas de influências ainda assim são exportados e perpetuados fora dos espaços

nacionais. Empresas incorporadoras e construtoras australianas reproduzem na Nova Zelândia, por exemplo, o mesmo modelo de bairros suburbanos dependentes do automóveis e, assim, consolidam a expansão das grandes cidades neozelandesas ao mesmo paradigma das australianas. De maneira semelhante, empresas brasileiras de mesmo escopo com atuação em outros países da América do Sul e Caribe exportam o modelo de adensamento urbano excessivo baseado em uma rede de transportes públicos pouco eficientes e universal.

Desta maneira, não apenas estas empresas, mas muitas outras criam vínculos econômicos entre os países e os tornam codependentes. Observa-se isto, por exemplo, na exportação de gás natural boliviano para o Brasil bem como nas grandes levas anuais de estudantes de nível superior (tanto de graduação como pós-graduação) nas instituições de ensino superior da Austrália em busca de melhor qualificação.

## 5- OBSERVAÇÕES PRELIMINARES E CONCLUSÕES PRIMÁRIAS

Ao analisar simultaneamente a conjuntura urbano-econômica brasileira e australianas percebe-se que os processos de atuação dos sistemas capitalistas diferem no resultado final da formação de suas classes burguesas e forma das cidades, mas não no escopo de atuação e acumulação de riqueza. Percebe-se assim que, em ambos os países de industrialização tardia, a penetração do capital ocorreu de maneira intensa e, conforme mencionado por Singer (1987), criou simultaneamente as classes burguesas e proletárias bem como seu inerente conflito.

Harvey (1982) concorda com esta afirmativa e a rechaça ao mencionar que o conflito de classes é o principal agente que determina a localização dos diversos grupos populacionais que compõem a cidade e criam espaços segregados e excluídos, sejam por autosegregação como pela segregação forçada.

Haesbaert (2001) afirma que a ascensão de novas potências capitalistas no



mundo contemporâneo está redefinindo o escopo de atuação das economias centrais. Ou seja, enquanto Brasil e Austrália consolidam novas zonas de influências em espaços outrora ocupados pelos Estados Unidos e Reino Unido, por exemplo, estes dois últimos precisam se readaptar e criar um novo arranjo para manter sua influência global.

Ferraz (2004) e Bannister (2010) afirmam que, no tocante a dinâmica de transportes urbanos, a formação de uma rede de transportes é capaz de modelar os espaços das cidades delimitando áreas e competências específicas ou diversificadas, como zonas industriais e residenciais ou comerciais/residenciais em determinados espaços de uma cidade. Entretanto, o equilíbrio ocorre quando a opção pelo modo mais adequado a cada situação é feita e, desta maneira, o deslocamento das populações pode ser realizado sem grandes transtornos e perdas de tempo. Desta maneira, a escolha de individual moradia é condicionada apenas por interesses pessoais e econômicos e não outros oriundos de distorções provenientes da carência generalizada dos sistemas urbanos.

A principal intenção deste artigo foi demonstrar que Brasil e Austrália possuem sim muitas semelhanças em seus processos expansão do sistema capitalista, formação de redes urbanas nacionais e, posteriormente, com o crescimento de suas relevâncias no contexto internacional, tornaram-se competidores capazes de exportar seus próprios modelos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABS. *Australia National Census 2011*. Canberra (Austrália): The Australian Bureau of Statistics Publishing, 2012.

AFG. *Australia General Information*. Canberra (Austrália): Australia Oficial Publishing, 2014.

BANISTER, David. *Integrated Transport: From Policy to Practice*. Londres e Nova York: Routledge, 2010.

CHIAVENATO, Idalberto. *Administração Financeira: Uma Abordagem Introdutória*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a Rede Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.



- DIT. ***Australian Report About National Infrastructure Conditions***. Canberra (Austrália): Australia Official Publishing, 2013.
- FERRAZ, Antônio Clóvis (org). ***Transporte Público Urbano***. São Carlos: Rima, 2004.
- HARVEY, David. ***O Trabalho, o Capital e o Conflito de Classes em Torno do Ambiente Construído nas Sociedades Capitalistas Avançadas***. São Paulo: in Revista Espaço e Debate (Número 06), 1982.
- HAESBAERT, Rogério (Organizador). ***Globalização e Fragmentação no Mundo Contemporâneo***. Niterói: EdUFF (1ª Reimpressão), 2001.
- IBGE. ***Censo Populacional de 2010***. Brasília: Editora IBGE, 2010.
- KINDLEBERGER, Charles. ***Manias, Pânico e Crashes: Um Histórico das Crises Financeiras***. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.
- LAGO, Luciana. ***A Periferia Metropolitana como Lugar do Trabalho: da Cidade-Dormitório à Cidade Plena***. Rio de Janeiro: in Cadernos IPPUR (Número 21/02), 2007.
- SANTOS, Milton. ***Economia Espacial***. São Paulo: EdUSP (2ª edição), 2007.
- SANTOS, Milton. ***A Urbanização Brasileira***. São Paulo: EdUSP (5ª edição, 2ª reimpressão), 2009.
- SINGER, Paul. ***Economia Política da Urbanização***. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.
- TAYLOR, Nigel. ***Urban Planning Theory Since 1945***. Londres: Sage Publishing, 2007.