

TERRA BRASILIS, TERRA AUSTRALIS – PARTE 03: ANÁLISE DE ESTRATÉGIAS E POLÍTICAS PARA PLANEJAMENTO E GESTÃO DE CIDADES

Bruno Borges Mamede¹

Lucas Devides Moreno²

Cláudia Ribeiro Pfeiffer³

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 relatadas e analisadas as estratégias, políticas e recursos utilizados em algumas cidades de ambos os países para combater seus principais problemas urbanos. 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 planejamento e gestão urbana são o ponto-chave de parametrização e análise.

Palavras-Chave: Geografia Urbana, Engenharia Urbana, Administração Pública.

BRASILIS TERRA AUSTRALIS LAND - PART 03: ANALYSIS OF STRATEGIES AND POLICIES FOR PLANNING AND MANAGEMENT OF CITIES

¹ 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.

² Engenheiro Civil (Mackenzie-SP), Aluno de Mestrado em PEU/POLI/UFRJ, lucas.moreno@poli.ufrj.br.

³ Doutora em Planejamento Urbano e Regional (UFRJ), Professora em IPPUR/UFRJ e PEU/POLI/UFRJ, claudia.pfeiffer@mpprio.com.



ABSTRACT

This article is a part of a studies' series about the structural and systematic proximities between Brazil and Australia. Particularly in this issue, there will be related and analyzed strategies, politics and resources applied in some cities of both countries to deal with their main urban problems. 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 urban planning and management are the key points of parameterization and assay.

Keywords: Urban Geography, Urban Engineering, Public Administration.

**BRASILIS TERRA AUSTRALIS TIERRA - PARTE 03:
ANÁLISIS DE LAS ESTRATEGIAS Y POLÍTICAS
PARA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LAS
CIUDADES**

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 estrategias, políticas y recursos aplicados en algunas ciudades de los dos países para resolver sus principales problemáticas urbanas. 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 planeamiento y gerenciamiento son los puntos-llave de parametrización y análisis.

Palabras-Clave: Geografía Urbana, Ingeniería Urbana, Administración Pública.

1- INTRODUÇÃO DA TERCEIRA PARTE: PROPOSTA E OBJETIVO

Conforme mencionado, o objetivo deste artigo está em apresentar de forma comparativa as principais estratégias de planejamento e gestão de algumas cidades e estados no Brasil e na Austrália para, logo a seguir, aproveitar-se dos pontos positivos e negativos de cada situação para esboçar uma estratégia mais adequada para o gerenciamento de cidades em cada um destes países.

A justificativa para este trabalho está pautada na formulação de uma abordagem mais direta e propícia para a abordagem dos problemas urbanos de cada cidade baseada não somente no enfoque teórico, mas também na incorporação elementos empíricos nas estratégias de gestão e planejamento.

Cabe-se ressaltar aqui que os principais pontos ressaltados na gestão das cidades são os sistemas de transporte, energia, conservação e infraestrutura urbana, com destaque para o primeiro. Em verdade, o foco está no sistema de transporte urbano utilizando-se dos outros elementos como suporte para a análise do primeiro.

Como metodologia, utiliza-se a revisão bibliográfica a cerca das temáticas de sistemas de transporte e infraestrutura urbana bem como os manuais de planejamento e gestão de algumas das principais cidades de ambos os países, fornecidos pelas devidas autoridades locais. No caso de algumas destas, não é possível deixar de mencionar que a dinâmica dos municípios não está atrelada apenas ao seu potencial produtivo, mas sim a dinâmica conjunta de seus vizinhos, tal como ocorre nos aglomerados urbanos (de diferentes tamanhos e níveis de complexidade). As cidades aqui mencionadas são aquelas que, prioritariamente, receberam políticas e projetos específicos para estimular e ordenar o crescimento urbano local e, a partir da conjugação deste fator com o aumento no contingente demográfico e a expansão da atividade econômico-produtiva, alcançaram posição de destaque na hierarquia urbana regional.

Enquanto isto, o método está na observação do arcabouço técnico-teórico para o confronto de dados estatísticos, notícias recentes e observações em campo dos fatos mencionados. Com o cruzamento destas informações acredita-se ser possível analisar os projetos sob o prisma de otimização de fluxos e desenvolvimento urbano equitativo.

Desta maneira, diferente de buscar um modelo semiaberto de planejamento e gestão das cidades, a principal ideia aqui está na captação de estratégias com bases local e regional para a abordagem das cidades, sem acarretar grandes transformações a sua forma urbana e dinâmica interna, mas sim buscar o aperfeiçoamento do modo como a temática urbana é trabalhada nas cidades centrais de ambos os países.

2- GESTÃO DAS CIDADES: URBANIZAÇÃO E PLANEJAMENTO

De forma geral, cidades em todo mundo experimentaram uma revolução ímpar ao longo dos séculos XIX e XX, com seu grande crescimento e a mudança na concentração de populações ao longo dos espaços nacionais. Na Europa Ocidental e na porção anglo-saxônica da América do Norte e também no Japão, o crescimento destas cidades é percebido desde meados do século XVIII, quando nestes países surgiram as primeiras indústrias e políticas específicas de cercamentos e expulsões de populações de áreas rurais, gerando assim oferta de mão de obra barata e pouco qualificada para trabalhar nas novas indústrias urbanas.

Entretanto, o processo de urbanização não foi uniforme em todo mundo e, em grande parte dos países ocorreu tardiamente ou ainda está em curso. No tocante aos continentes de América do Sul e Oceania, observam-se a formação de poucos países com indústrias com uma grande gama de complexidade, um número um pouco maior de nações com algumas poucas indústrias com pequena ou média complexidade e, por fim, alguns outros com industrialização primária ou praticamente nula. Desta maneira, ao analisar esta informação sobre o prisma clássico de fomento da urbanização por meio da implantação de indústrias nos territórios nacionais.

De acordo com Freestone (2007) e Santos (2007), tanto no Brasil como na Austrália, a indústria incipiente surgiu em algumas cidades que já possuíam destaque no contexto nacional, a exemplo das cidades de São Paulo (SP) no Brasil e Sydney (NSW) respectivamente (atualmente as maiores, mais ricas e importantes de seus países). A consolidação e expansão da atividade industrial em níveis regional e nacional é um dos fatores responsáveis pelo crescimento de algumas metrópoles nacionais (IBGE, 2014) e grandes cidades capitais (ABS, 2014), as quais exercem grande influência e ocupam o topo das hierarquias nacionais.

De acordo com Correa (2006), o crescimento das cidades em diferentes níveis ao longo do tempo e do espaço forma uma rede urbana com algumas



cidades exercendo o papel de articular todo o território em diferentes níveis (nacional, regional e local). Retomando os exemplos anteriores, São Paulo é a principal cidade brasileira, onde estão não apenas produtos e serviços de maior complexidade nacional, como também o início de toda a rede de fluxos de transportes para todo território nacional e para outros países também. Sydney exerce a mesma função ao articular territórios remotos e longínquos dentro das porções continental e insular da Austrália.

Não apenas as grandes cidades, mas também aquelas de médio porte são planejadas para atender a objetivos específicos. Mildura (VIC) na porção Noroeste do estado teve seu desenho urbano reformulado no período pós-2ª Guerra Mundial para atender os novos fluxos logísticos oriundos de armazéns, centros de processamento e beneficiamento de gêneros agrícolas municipais e regionais⁴. Atualmente, a cidade é um centro agrícola local com serviços destinados especificamente a este setor. A cidade brasileira de Paranavaí (PR) possui história semelhante: ao início do século XX, com o crescimento da agricultura nas regiões Norte e Nordeste do estado⁵. A cidade converteu-se em um entroncamento logístico entre estados e regiões, demandando a reformulação de sua área urbana para receber novas atividades econômicas e, concomitantemente, aumentando sua participação no contexto regional.

Nos dois casos mencionados, percebe-se que o planejamento urbano foi utilizado como forma de reformular e preparar a cidade (bem como o território) para receber novas atividades provenientes de um ciclo econômico em ascensão. A partir do crescimento econômico a reformulação das áreas já existentes bem como o planejamento de áreas futuras para receber novas populações e demandas assume importância singular para a devida gestão e administração de

⁴ De acordo com Victoria Government (2014), a Cidade Rural de Mildura (conforme divisão administrativa estadual) é a maior produtora nacional de uvas, sendo a sua região (a qual também inclui localidades no estado vizinho de Nova Gales do Sul - NSW) por 80% desta fruta em toda Austrália. Também é conhecida nacionalmente como *Cidade da Uva e do Vinho*.

⁵ De acordo com IBGE (2014), o Município de Paranavaí aproveitou-se do momento de expansão das lavouras cafeeiras a partir do Oeste do vizinho estado de São Paulo. Décadas posteriores, com a expansão da fronteira agrícola para a região Oeste Paranaense e também outras no estado de Mato Grosso do Sul, tanto este como outros municípios já importantes em contexto local tiveram sua importância reafirmada em contextos regional e estadual.

um determinado território.

Gouvea (2005) e Badcock (2008) mencionam (cada um falando especificamente sobre Brasil e outro a cerca de Austrália (respectivamente)) que o planejamento urbano não apenas possui a função de controle e gestão da área impactada, mas também geram consequências percebidas no futuro próximo. Neste ponto, ambos citam a construção das novas capitais federais (a brasileira Brasília, 1955 e a australiana Canberra, 1913) foram concebidas para exercerem apenas a função de gestão e controle dos territórios federais, com população média e crescimento equilibrado ao longo de seu primeiro século de existência. No caso de Canberra, após 100 anos do início de sua construção, a cidade (apenas o município) figura como oitava mais populosa de toda Austrália, sendo sua área urbana conurbada com a vizinha Queanbeyan (AFG, 2014), enquanto Brasília é a quarta mais populosa do Brasil. Em ambos os caso, observa-se a que a conurbação extrapola o limite do território federal nos quais se inserem (Australian Capital Territory e Distrito Federal) atingindo os entes federados vizinhos (Nova Gales do Sul na Austrália, Goiás e Distrito Federal no Brasil).

3- DISTÂNCIA E PROXIMIDADE ENTRE OS GIGANTES DO SUL

Desta forma, ao adentrar no contexto deste artigo, percebe-se o uso do planejamento urbano como instrumento de controle na intervenção do território nacional e local. Com isto, algumas das cidades centrais nas hierarquias urbanas australiana e brasileira foram fundadas com a função de centros gestores de grandes porções de um determinado ente federado (novas capitais estaduais e federais, por exemplo).

Nova capital da Austrália do Sul (South Australia), a cidade de Adelaide foi inaugurada em 1836 a partir da proclamação da colônia britânica (de mesmo nome do atual estado), com o objetivo de ser o principal centro administrativo estadual, cumprindo apenas com funções de administração, comércio e serviços. Entretanto, com os ciclos de crescimento econômico australiano ao longo do século XX, a capital sul australiana atualmente é a quinta maior metrópole do país



e apresenta, além das atividades propostas inicialmente também concentra o maior parque industrial da região bem como um dos principais portos do país. Da mesma maneira, a nova capital de Minas Gerais foi concebida no intuito tornar-se um centro administrativo e nóculo conector entre as diversas regiões do estado. Na atualidade, Belo Horizonte é a quarta maior metrópole brasileira, o maior parque industrial e centro logístico do estado, fomentado também pela proximidade equidistante às cidades de São Paulo a Sudoeste, Rio de Janeiro (RJ) ao Sul e a capital federal Brasília ao Norte.

Percebe-se em ambos os países que, apesar do planejamento urbano não ser seguido nos anos futuros de forma totalmente estrita ao plano original, muitos governantes estimulam a diversificação tanto econômico-produtiva como de uso e ocupação. A partir deste momento, adaptações ou adendos são realizados ao plano original ou, então, novos planos são realizados com base nas novas situações existentes. Desta maneira, percebe-se que para além do planejamento urbano são necessários efetivos de aferição e continuidade das medidas anteriormente praticadas, fatores estes que são incumbência da administração e gestão dos territórios.

Ainda no tocante a estruturação das áreas urbanas, Ferraz (2004), Corrêa (2007) e Santos (2007) mencionam que dentro dos sistemas componentes de uma cidade, um dos principais é o de mobilidade interna e externa, possibilitando a expansão da própria mancha urbana bem como o uso seccionado de áreas específicas (como bairros residenciais afastados dos industriais, por exemplo). Logo, os sistemas de transportes locais e regionais são os principais estruturadores das políticas urbanas e, a maneira como estão dispostos influenciam diretamente o uso e ocupação do solo além dos perfis demográficos, etários e econômicos das populações residentes em cada área.

Duas metrópoles merecem destaque devido à ampliação diversificada de suas matrizes de transporte municipais⁶: Melbourne (VIC) na Austrália e Rio de

⁶ Todas as informações aqui mencionadas foram obtidas por ANTT (2014) e DIT (2014) com base nos relatórios anuais de investimentos e presença de modos de transportes em cada município.



Janeiro no Brasil. A metrópole australiana, com sua imensa mancha urbana⁷ atualmente investe em sistemas de transporte público baseado em sistemas de metrô e VLT para cobrir distâncias de até 30 quilômetros em áreas (primariamente) comerciais de maior adensamento e movimento de passageiros, integrando com ônibus em percursos de média distância, mas principalmente a troncalização das viagens de longe distância a partir de trens suburbanos expressos. Sua congênere brasileira também investe na diversificação dos modos de transportes interno, com a construção de linhas em rede de VLT integrando áreas centrais tradicionais ao novo centro em transformação na área portuária, além de grandes corredores BRT que buscam interligar a cidade até o novo centro empresarial metropolitano na Zona Oeste da cidade.

Entretanto, Vuchic (2007) e Bannister (2010) reforçam que a aplicação de novos modos de transportes deve respeitar princípios teóricos fundamentais para que não haja desperdício de recursos por um lado e distorções sistemáticas por outro. Por exemplo, o alcance de corredores BRT não é indiscriminado e, conforme a demanda inicial prevista, recomenda-se a utilização de outros modos com maior capacidade e segregação do tráfego local. Tal como em o uso de linhas VLT não é indiscriminado e, da mesma maneira, ao atingir uma determinada distância em conjunto a demanda inicial projetada o uso para um modo de capacidade superior deve ser adotado.

Com estes dados, observa-se a proliferação indiscriminada de novos corredores VLT melbournianos entre o Centro da cidade e sua periferia longínqua (em alguns casos atravessando zonas inteiras de um determinado setor) bem como os também novos corredores cariocas de BRT que interligam os extremos do município (atravessando áreas que agora se tornaram artificialmente novos vetores de expansão) bem como zonas que estão sendo sobreadensadas por conta da maior oferta de transporte público de média capacidade semi segregado perante o já congestionado tráfego local.

⁷ Segundo Victoria Government (2014), para o ano de 2012, apesar de possuir um contingente demográfico menor, a Região Metropolitana de Melbourne possuía uma área construída 09 vezes superior a da Região Metropolitana de Londres no Reino Unido.

Assim, o ganho inicial de viagens mais rápidas e confortáveis é rapidamente anulado com a introdução gradativa de passageiros em sistemas saturados desde seu projeto, o qual já previa um número de passageiros incompatível com a capacidade dos meios, gerando maiores custos de readaptação forçada e artificial destes sistemas. Tsokalis (2009) menciona que na etapa de planejamento de uma via deve-se considerar o entorno e seu uso futuro para que, ao final da construção de toda a estrutura, possa-se obter a maximização do investimento e adiar a necessidade de expansões no futuro. O mesmo autor admite que a construção de uma via não deve ser cristalizada no tempo, mas afirma que quanto maior for o tempo de remodelamento e expansão melhor será o uso da estrutura.

4- TERRA BRASILIS, TERRA AUSTRALIS: POLÍTICAS E DISPONIBILIDADE DE RECURSOS

Independente da posição econômica global de cada país e de sua capacidade de gerar mais riquezas de forma contínua ao longo do tempo, tanto Brasil como Austrália possuem muitas similitudes na aplicação de seus recursos para a estruturação de políticas de transportes em suas principais cidades objetivando formar uma rede nacional de circulação.

Ambos os países possuem como principal modo de transportes os veículos rodoviários, sendo observado que ao longo do século XX o investimento em tecnologias e novos mecanismos de operação dos meios avançaram bastante na Austrália em diversas cidades, ao passo que no Brasil este avanço ocorreu a partir dos anos 1970 com (principalmente) o advento do novo plano diretor do município de Curitiba (PR), o qual introduziu novos mecanismos e abordagens do sistemas de transporte frente ao espaço urbano. Estes dois assuntos serão abordados um pouco mais adiante nesta mesma etapa.

Com dimensões continentais em ambos os países, a opção pelo sistema rodoviário como principal modo de transporte gera custos altíssimos de operação e manutenção, devido aos elevados custos de implantação inicial por quilômetro e

a quantidade de pessoas e cargas transportadas por veículo em grandes distâncias. De acordo com Vuchic (2007), em distâncias médias com demandas também médias em determinados corredores, a opção por este modo possui uma vantagem competitiva sobre outros devido a maior rapidez de implantação da estrutura das vias e obras de arte especiais em relação a estruturas ferroviárias e hidroviárias. Entretanto, o mesmo autor ressalta que a diferente proporção de custos reflete no desempenho do sistema e sua perpetuação ao longo do tempo: enquanto os sistemas rodoviários e aviários possuem menores custos de implantação inicial (no caso do segundo, basicamente a implantação dos terminais aeroportuários com o estabelecimento de rotas e rotinas de segurança de tráfego) enquanto os ferroviários e hidroviários possuem custos maiores. Porém, na operação e manutenção destes mesmos sistemas, os custos são invertidos e as rodovias e aviação possuem valores muito elevados (praticamente anulando as vantagens iniciais de implantação, em boa parte dos casos observados) ao passo que ferrovias e hidrovias apresentam valores bem diminutos para a mesma categoria.

Bannister (2010) afirma que os sistemas de transporte devem seguir uma lógica de integração e balanceamento, distribuindo fluxos pelo espaço utilizando veículos e rotas distintas conforme a distância percorrida e o volume demandado para cada trecho, gerando assim equilíbrio e racionalidade ao sistema, além de ganhos econômicos.

De acordo com ABS (2012) e IBGE (2014), o grande volume de exportações de diversos tipos para a China ao longo do século XX⁸ garantiu o ingresso de vultosos recursos financeiros para as economias de ambos os países e, por sua vez, estes investiram boa parte destes recursos em renovação e ampliação de suas redes de infraestruturas urbana e nacional.

No contexto nacional, Austrália investiu muito largamente na duplicação de

⁸ Os dois institutos corroboram que estas exportações não foram o único fator positivo para a balança comercial dos dois países, mas sim o principal. Nos dois casos, o comércio bilateral entre seus principais parceiros (Brasil e Argentina, Austrália e Nova Zelândia) e outros também próximos (América do Sul com Brasil e Sudeste Asiático com Austrália) também garantiram um grande afluxo de moeda estrangeira nestas duas nações.

muitos sistemas rodoviários que interligam a maior parte das cidades ricas do Sul e Leste do país, atravessando grandes áreas inóspitas e desérticas do deserto australiano (Australian Outback) e reforçando a ligação entre importantes pontos econômico-produtivos, como o eixo entre Adelaide e Perth, bem como a recuperação de alguns poucos trechos ferroviários que também transpassam o país. O governo nacional acredita que com investimentos em logística o tempo e o custo para transportar mercadorias diminuem o valor final do produto para exportação, gerando ganhos de competitividade para o país e aumentando sua vantagem competitiva.

Observando um setor que recebeu muitos investimentos durante este período no Brasil foi a área energética, onde observam-se a construção de grandes e extensas linhas de transmissão interligando as diversas regiões do país bem como a construção de novas unidades hidrelétricas de diversos portes, procurando não apenas aumentar a capacidade produtiva, mas também garantir o suprimento em locais onde o abastecimento era muito irregular. Conjuntamente, novas usinas utilizando outros recursos energéticos (como petróleo e gás natural, por exemplo) também foram instaladas.

Entretanto ao analisar estes investimentos a luz das afirmações de Mankiw (2000) e Barat (2007), os investimentos são sempre oportunidades positivas para os países não apenas pela geração de emprego e riqueza em tempos presentes, mas por garantir um legado de infraestrutura no futuro. Entretanto, ambos concordam que a diversificação dos investimentos deve ser realizar para reduzir a dependência de um determinado modo perante o outro. Na Austrália, ao invés de apenas aumentar e reforçar as ligações rodoviárias poderia ter acontecido maior aplicação de recursos na ampliação e construção de novas ferrovias, dadas as dimensões continentais do país. Enquanto no Brasil, ao invés de reforçar a dependência hidrelétrica os investimentos em novas fontes renováveis (como a solar) poderiam ter sido intensificados no período.

5- OBSERVAÇÕES PRELIMINARES E CONCLUSÕES PRIMÁRIAS



Retomando alguns dos argumentos apresentados ao longo desta publicação, pode-se mencionar que os instrumentos de planejamento e gestão tanto das cidades como dos territórios, mas também elementos capazes de transformar lógicas e dinâmicas vigentes a partir, tanto do sistema econômico-produtivo como das novas necessidades locais vigentes.

Bryant (1982) e Barat (2007) concordam com o fato de que os territórios estão sujeitos a constantes transformações em detrimento das necessidades econômicas e populacionais vigentes no momento. Assim, não apenas áreas rurais transformam-se em urbanas para atender algumas demandas, como também algumas áreas urbanas são renaturalizadas para a preservação de recursos naturais que garantam a sobrevivência local.

Kotler (2000) expõe que a vantagem competitiva pode fomentar alguns pontos que, em observação primária, comporiam uma desvantagem local. Assim sendo, o uso sistêmico de métodos de planejamento e gestão do território seria uma forma de identificar previamente os pontos positivos e negativos para devida abordagem frente ao poder público. Complementarmente, Chiavenato (2005) menciona que o aproveitamento otimizado de todas as naturezas de recursos gera vantagens para a sociedade, enquanto a aplicação correta frente a cada necessidade real da população gera ganhos nos níveis de qualidade de vida ao invés de sua utilização para a correção de problemáticas persistentes ao longo do tempo.

Apesar do uso em etapas diversas de seus processos de ocupação do território e expansão da base econômico-produtivo, tanto Brasil como Austrália (por conseguinte seus respectivos entes federados) utilizam-se continuamente destes tipos de mecanismos para administrar seus territórios e, de alguma forma, criarem vantagens competitivas perante seus competidores internacionais (tal como a exportação de gêneros agrícolas e minerais de ambos para a China, por exemplo).

Sendo assim, observa-se que o controle do território, sua respectiva ocupação e uso aliada a exploração é uma tarefa fundamental do poder público



em conjunto com a sociedade presente em cada espaço. As políticas públicas, entre os entes federados, deveriam estar sempre alinhadas a um projeto único, para não gerar a superposição de recursos e esforços em determinados planos, conforme observado em alguns projetos metropolitanos, onde alguns municípios são beneficiados com mais recursos em detrimento da distribuição baseada em critérios equitativos e proporcionais conforme suas necessidades, causando distorções e baixa efetividade na aplicação dos projetos.

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.
- BADCOCK, Blair. ***The Urban Programme as an Instrument of Crisis Management in Australia***. Londres (Reino Unido): Urban Policy and Research (Volume 11, Issue 02) (The Taylor and Francis Group), 2008.
- BANISTER, David. ***Integrated Transport: From Policy to Practice***. Londres e Nova York: Routledge, 2010.
- BARAT, Josef. ***Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico***. São Paulo: Editora CLA, 2007.
- BRYANT, Christopher (org). ***The City's Countryside: Land and its management in the Rural-Urban Fringe***. Londres (Reino Unido), Longman Publishing, 1982.
- 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 Oficial Publishing, 2013.
- FERRAZ, Antônio Clóvis (org). ***Transporte Público Urbano***. São Carlos: Rima, 2004.
- FREESTONE, Robert. ***Cities, Citizens and Environmental Reform: History of Australian Town Planning Associations***. Sydney (Austrália): The Sydney University Press, 2009.
- GOUVEA, Ronaldo. ***A Questão Metropolitana no Brasil***. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2005.
- IBGE. ***Censo Populacional de 2010***. Brasília: Editora IBGE, 2010.
- KOTLER, Philip (org.). ***Princípios de Marketing***. Rio de Janeiro: Pearson, 2000.

MANKIW, Gregory. *Introdução à Economia*. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

SANTOS, Milton. *Economia Espacial*. São Paulo: EdUSP (2ª edição), 2007.

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: EdUSP (5ª edição, 2ª reimpressão), 2009.

TAYLOR, Nigel. *Urban Planning Theory Since 1945*. Londres: Sage Publishing, 2007.

TSOKALIS, Dimitri (Org). *Guide to Road Transportation Planning*. Sydney (Austrália): Austroads Publishing, 2009.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.