

| 426 | METRÓPOLE, DESECONOMIAS URBANAS &
ACUMULAÇÃO: O USO DE ESTUDOS E INDICADORES PARA A
LEGITIMAÇÃO DE POLÍTICAS E PROGRAMAS PARA AS
CIDADES

Roberto Moraes Pessanha

Resumo

O presente artigo pretende trazer à discussão os problemas crescentes nas metrópoles e cidades médias brasileiras, decorrentes das deseconomias urbanas que limitam o fator de aglomeração, criando desgastes para a força de trabalho e redução da produtividade das empresas. Junto, o texto traz também à reflexão iniciativas de organizações empresariais que geram a hipótese de alteração da estratégia de luta pela redução de impostos - e do chamado custo Brasil - para investir na elaboração e divulgação de estudos e projetos, com a clara intenção legitimar demandas e orientar o investimento público para a criação de Condições Gerais de Produção (CGP). O texto aponta que o objetivo final seria a acumulação através da implantação de projetos, nas áreas de infraestrutura, mobilidade e outros que se viabilizam pela atual ampliação do consumo da emergente classe C. Assim, recursos públicos estariam sustentando as bases, não da melhoria das condições de vida nas cidades, mas, da acumulação de riquezas. As PPPs e concessões de serviços públicos implantadas nestas áreas e demandadas pela população seriam uma forma dupla de viabilizar as CGP e, ao mesmo tempo, gerar ganhos com a operação destes serviços. A formulação da análise expressa no artigo parte de uma base empírica utilizando relatórios e estudos da ONU-Habitat, CNI e Firjan. O artigo mostra que esse processo não se dá por acaso. Ele é fruto de novas orientações das organizações classistas empresariais que avançam sobre o controle e o uso das cidades, neste momento de aquecimento da economia brasileira. **Palavras-chave:** cidades; deseconomias urbanas; indicadores; mobilidade e acumulação.

1. Introdução:

A partir dos fluxos globais de informações, produtos e pessoas, a cidade ampliou o seu papel, sua vitalidade e o seu dinamismo, ao contrário do que se chegou a cogitar anteriormente.

Segundo a agência Habitat das Organizações das Nações Unidas (ONU), em 2010, metade da população mundial viverá em áreas urbanas e, em 2050, este percentual já deverá ter subido para setenta por cento.

No atual momento, já se fala que no lugar das nações, cada vez mais, as cidades-globais passaram a comandar a criação de riquezas.

Os controladores dos capitais instalados nestas cidades globais e de fluxo passaram a interferir mais nos seus espaços que seus próprios governos.

Num primeiro momento, a industrialização foi passando paulatinamente, e em parte, para territórios do interior. Em uma segunda etapa, com o recurso da segmentação, com o encurtamento e a automação do processo de produção, este movimento em direção ao interior refluíu, por conta dos ganhos que o fator de aglomeração da metrópole trazia.

Mesmo neste vai-e-vem da estrutura industrial (base de operação) em direção ao interior, ou de retorno para a metrópole (desconcentração concentrada e reconcentração) em nenhum momento houve alteração da localização dos centros de decisão do capital. Estes se mantiveram fixos na metrópole cada vez mais adensada.

Nesta mesma época, mudanças significativas começaram a ser operadas nas estruturas societárias dos negócios, seja no âmbito global ou nacional. Os empresários-donos dos capitais e dos empreendimentos produtivos passaram a ser substituídos por controladores de fundos, ambos, sempre fixados e articulados no espaço das metrópoles.

Toda esta articulação exigiu serviços agregados que ampliaram as vantagens dos fatores de aglomeração na metrópole. De outro lado, a ampliação das tecnologias da informação, da automação e do domínio das novas tecnologias sobre o processo de produção, frutos da chamada reestruturação produtiva, criou facilidades de planejamento e decisão tanto em espaços nacionais quanto globais.

É neste contexto que Scott (2001, et al.) afirma que os processos de integração econômica em escala mundial e de crescimento urbano acelerado tornam problemáticas as estratégias de planejamento e política urbana tradicionais nestas regiões.

As dificuldades das gestões metropolitanas e de regiões geram incertezas e vácuos, sobre os quais o capital age, os fundos incorporam ganhos, comandam ações, independente dos prefeitos e outros gestores.

A complexidade da gestão, aliada aos vazios de poder do Estado, envolvido em atribuições menores e na luta pelo poder local e regional, deixam abertas as vias pelas quais os capitais impõem projetos de toda a sorte. De forma especial, os projetos imobiliários e de acumulação rentista, que são sistematicamente aprovados, não sem resistência, mas com forte articulação de comunicação e marketing que levam

gestores e a população que os elege a considerá-los como partes inerentes da modernidade e dos novos tempos.

Não por outros motivos, os grandes projetos de investimentos na área de serviços, de infraestrutura e eventos, são apresentados sempre de formas histriônicas e sufocadoras, de forma a fazer sucumbir toda e qualquer discussão que crie embaraços, consuma tempo e viabilize as condições para impedir suas legalizações e institucionalizações.

Os exemplos são inúmeros e vem de todas as regiões, nações e continentes.

As nações e seus governos envolvidos nas disputas pelos seus mandatos que lhe dão o “poder” de controlar o Estado pouco interferem nesta engrenagem, em que os usos dos espaços locais remetem o debate e as decisões aos planos locais ou regionais.

Observando as mudanças sobre o território a partir da reestruturação produtiva e das novas possibilidades de comunicações, que geram a chamada reterritorialização, podemos perceber como as nações vão pouco-a-pouco naufragando, nos interstícios entre as escalas de poder, cedendo mais e mais, no seu papel único em regular este processo que parece avassalador, sem oferecer tempo a reflexões e aprofundamentos da análise de suas consequências.

Neste aspecto, mais uma vez Scott (2001, et al.) diz que as cidades-regiões funcionam, cada vez mais, como nós espaciais essenciais da economia global e como atores políticos específicos na cena mundial.

O uso de conceitos abstratos e sem fronteiras como, por exemplo, a sustentabilidade, e outros da área ambiental, que cada vez é mais chamada à cena das discussões sobre clima, demografia, saneamento e mobilidade, assuntos típicos da discussão urbana, facilitam a pulverização que impede que o Estado - estruturado em governos, em quaisquer das três escalas - e organizado setorialmente e por funções, dê conta do emaranhado de demandas que chega dos fundos de capitais - ávidos por multiplicação - passando por cima das demandas sociais crescentes, especialmente daquelas classes pertencentes às camadas mais necessitadas dos serviços dos governos. Isto acontece de forma muito similar tanto no Rio, quanto em Recife, Xangai, Mumbai, ou mesmo nas capitais dos países até então chamados de centrais.

2. A construção do discurso do investimento nas cidades como enfrentamento das deseconomias urbanas em busca de novas acumulações

Interessante é que, em meio aos estragos que vão sendo feitos nas cidades cada vez mais adensadas e cheias, as deficiências e os gargalos das cidades deixam de ser um problema só delas, para se tornar um empecilho ao crescimento econômico e à acumulação de capitais, em qualquer lugar do mundo.

Assim, a agência Habitat da ONU, em seu relatório bienal “*State of the World’s Cities*” (Estado das Cidades do Mundo) recentemente lançado (Vianna, 2012), produziu um indicador que representa a interação entre cinco fatores que sustentariam a realidade urbana: infraestrutura, produtividade econômica, qualidade de vida, inclusão social e sustentabilidade.

Com contas e equações, a Habitat-ONU gerou o “Índice de Prosperidade Urbana”. Isto mesmo, índice de prosperidade urbana. Quanta pretensão. Menos mal que realçaram, ao final das tabulações deste índice, as enormes distorções geradas pelas desigualdades.

Desta forma, novamente vemos na prática como um organismo multilateral com imenso poder ajunta conceitos abstratos, tentando reproduzir questões concretas. Assim, geram indicadores que produzem reportagens e manchetes e servem às demandas de quem tem mais, pode mais, pressiona mais e acaba levando mais, em detrimento daqueles a quem se diz desejar contemplar com a redução das desigualdades.

Empurram os pobres das chamadas habitações subnormais para longe dos centros, para dar lugar aos grandes projetos de investimentos (públicos, privados ou articulados em parcerias do público com o privado, as conhecidas PPPs) e depois sofrem com as deseconomias consequentes do tempo e preço das locomoções, da energia gasta pelos seus trabalhadores, que assim produzem menos, segundo o próprio índice de prosperidade urbana da Habitat-ONU.

Processo semelhante ocorre com a ocupação desordenada do solo, habitações sem saneamento e infraestrutura, que geram afastamentos do trabalho, sobrecarregam as redes de saúde, além de sobrecarregarem os sistemas de transportes coletivos e públicos das cidades.

Em meio a toda esta avalanche de problemas, comuns às grandes cidades, cujos gargalos são repetidos e conhecidos, no Brasil, os setores produtivos, inflados pelos fundos e grupos econômicos que os gerem, transformam o discurso da redução de impostos, para entrar na defesa de investimentos em infraestrutura, mobilidade e

logística, deixando de lado o questionamento da carga tributária, para defender os investimentos naquilo que Marx chamou das Condições Gerais de Produção.

Lojkin, J. (1981) definia as Condições Gerais de Produção (CGP) como sendo a relação entre a unidade de produção, o processo de produção e a circulação do capital. Lencioni, S. (2007) ao lembrar os três tipos de consumo definidos por Marx: produtivo, individual e de luxo, chamou a atenção que o consumo produtivo se dá no campo da reprodução dos meios de produção e se situa no âmbito do consumo coletivo. Assim, ela concluiu que as CGP articulam o consumo produtivo ao processo de produção e circulação do capital.

É dentro desta lógica que o setor produtivo identifica no orçamento público recursos captados com a tributação, para aplicá-lo no território, caracterizando o consumo coletivo baseado no consumo produtivo de infraestrutura viária, transporte público e mobilidade, de forma a buscar aumento da produtividade nas cidades já adensadas e com ganhos pelo fator de aglomeração.

É neste contexto que a Confederação Nacional da Indústria (CNI) se posicionou neste debate lançando o documento divulgado em outubro de 2012: *“Cidades: Mobilidade, Habitação e Escala”*. Através dele, a CNI reafirma na sua apresentação o diagnóstico de que *“as cidades brasileiras estão parando”* e, assim, convida a pensar a cidade e a colocá-la no centro da agenda.

As federações estaduais do setor industrial já sinalizavam este novo redirecionamento há algum tempo em suas estratégias de atuação. A nova intenção passou a ser a de buscar recursos do estado para investimentos nas cidades, com o discurso eficiência, em favor da população, embora, com o objetivo maior e mais amplo de ampliar os seus ganhos com aplicação sobre o território.

É possível intuir que a CNI já percebia a perda da luta pela redução de impostos, quando usavam o argumento da competitividade internacional e do apelidado Custo Brasil.

A população, com o um faro apurado, mesmo desejando pagar menos impostos, percebia que a redução de impostos poderia lhe tirar recursos, que mesmo tendo que ser disputados, poderiam atender uma parcela de suas grandes demandas.

Esta posição ainda não é clara, mas há sinais de que o setor financeiro e o produtivo (o comercial ainda insiste no impostômetro) estão paulatinamente redirecionando as suas lutas.

Depois de gastarem rios de dinheiro com campanhas milionárias de marketing, na mídia corporativa, defendendo a reforma tributária, que em suma significava a redução de impostos, eles começaram a perceber a possibilidade de obterem o apoio da população para esta diminuição de impostos era reduzida.

Do outro lado, a população, desconfiada, intuía que menos impostos poderiam significar a ampliação dos lucros dos ricos e mais dificuldades, na sua luta diária por uma boa educação e saúde, além de melhorias em outros equipamentos públicos nas cidades.

Assim, a CNI passou a redirecionar a luta para disputar os recursos do governo para gerar facilidades de acumulação, com demandas simpáticas para a população, de interesse coletivo e, especialmente, para as classes sociais menos favorecidas, que almejam mobilidade, infraestrutura urbana, habitação e saneamento entre outros aparatos públicos.

O documento da CNI faz assim a articulação entre a gestão pública, a eficiência e a necessidade da sociedade:

“As carências na prestação dos serviços públicos, que em geral se atribuem às dificuldades de gestão, não estão dissociadas das políticas urbanísticas de mobilidade, habitação e uso do solo, entre outras. É claro que uma boa administração faz grande diferença, mas não é suficiente para superar danos estruturais causados por orientação urbanística equivocada. Mais propriamente pode-se dizer que potencializam mutuamente acertos e erros”. (CNI, 2012, p.15)

Além do *“Cidades: Mobilidade, Habitação e Escala”* a CNI lançou, no último dia 30 de outubro de 2012, outro estudo, porém este com abrangência regional. Ele aponta propostas baseadas em nove eixos de logística e infraestrutura ferroviária, navegação de cabotagem, rodovias, etc. para região Nordeste, intitulado *“Nordeste Competitivo”*. Junto, a CNI informa que o custo será de R\$ 25,8 bilhões e que visa garantir o escoamento da produção em 2020.

Nesta linha, a Firjan, uma das federações ligadas à CNI, também produziu e ampliou a divulgação do seu Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM) trabalhando com os indicadores de emprego & renda, educação e saúde.

Desde 2008, a Firjan produziu um total de seis edições usando dados que começam em 2000, seguindo até o último, lançado sobre dados de 2011. Interessante, ainda, observar que mesmo sendo do estado do Rio de Janeiro, a federação faz e divulga o índice para todos os municípios brasileiros, disputando hegemonia com

órgãos públicos de pesquisa, servindo de referência para investidores e produzindo debates sobre gestão a partir de seus próprios dados.

O diretor de políticas e estratégias da CNI, José Augusto Coelho Fernandes, afirma em entrevista ao jornal Valor, em 26 de outubro de 2012:

“A era das cidades já começou: o bom ambiente urbano é tão determinante para as atividades econômicas, no século XXI, como a proximidade à fonte energética e à matéria-prima o foi para a indústria, no século XIX. Hoje é impossível fazer duas ou três reuniões na mesma cidade, no mesmo dia. Isso afeta a produtividade, tanto na direção das empresas quanto dos trabalhadores, que chegam desgastados ao trabalho”. (Viana, 2012, p.8)

Em outra grande matéria, anterior, de 30 de agosto de 2012, “Indústria pede socorro ao Brasil urbano – Mobilidade: Deslocamento excede uma hora em 12 metrópoles”, também no jornal Valor, o mesmo diretor José Fernandes, diz textualmente:

“Se por um lado as empresas se esmeram em desenvolver modernos sistemas de manufatura enxuta, com o chamado “just in time” (por meio do qual as peças de um determinado item chegam à fábrica no exato instante da sua produção), por outro ficam à mercê do que acontece nas ruas congestionadas, na tentativa de adivinhar o horário que sua mercadoria chegará ao destino final”. [...] “o morador de uma grande cidade gasta 2,93 minutos para percorrer 1 quilômetro em transporte coletivo. Um automóvel gasta 2,67 minutos para percorrer a mesma distância” [...] “muitas empresas têm enfrentado dificuldades na contratação de profissionais por conta da dificuldade na locomoção em determinada região. Isso acaba por prejudicar o desenvolvimento dos centros de pesquisa e a intelectualidade. As megacidades serão o cenário concentrador da inovação nas próximas décadas. Ao contrário do que se pregava no passado, os ganhos econômicos da metropolização são maiores do que os da descentralização urbana”. (Olmos, 2012, p.A12)

As falas do diretor da CNI deixam evidentes questões próprias do debate sobre o urbano e sobre os interesses em disputa nas metrópoles. Mais claro impossível. Fernandes defende, na prática, a necessidade de agir para reduzir as deseconomias urbanas, reforçando a tese de que este espaço continua a ser o *locus* ideal para a produção e a acumulação, em função das vantagens locacionais geradas pela aglomeração.

Evidentemente, que enquanto representante de entidade classista, ele fez a exposição do problema para reivindicar soluções. Soluções que seriam mais interessantes, para a classe que representa se sustentadas com os recursos públicos, gerados pelos impostos que se mantêm sem redução e sobre o controle do Estado.

Assim, confirma-se a inversão da lógica e da estratégia das demandas do setor empresarial. Ao invés de assumir gastos com a criação das CGP, a ideia passa a ser a de transferir ao Estado, sob o argumento da geração e empregos, estes novos investimentos, agora legitimados com diagnósticos, relatórios, estudos e pesquisas. Assim, além de viabilizar as condições para o crescimento econômico e acumulação de riquezas, ainda se aproxima em discurso, dos interesses das classes sociais mais baixas, com discursos a favor de hospitais, escolas, saneamento e habitação.

Este movimento não está acontecendo apenas nas capitais e nas regiões metropolitanas dos estados. As federações estaduais, paulatinamente, estão contratando e estudos e formulando propostas para as cidades de médio porte que exercem polaridade e centralidade regional ou micro regional.

Um exemplo também recente a ser citado ocorreu em Itaperuna, na Região Noroeste do Rio de Janeiro. No dia 29 de maio de 2012, a Firjan lançou o Projeto 2022 que propõe uma série de obras de desenvolvimento nas áreas de infraestrutura e saúde para Itaperuna e outras cidades da região. Na lista de projetos apresentados: criação de um arco rodoviário, condomínio empresarial, rodoviária interestadual, hospital regional federal e uma área de preservação permanente com árvores de mata nativa.

Além de se colocar na frente, com propostas para serem absorvidas e defendidas pelas comunidades, seus formuladores identificam ganhos a serem disputados e conquistados nos acordos de PPPs (Parcerias-Público-Privadas), na execução desta série de investimentos com a possibilidade de controlá-los com a obtenção de concessões, especialmente na área de infraestrutura, com o uso do discurso da agilidade do setor privado, em relação ao público na operação das mesmas.

As demandas de infraestrutura e logística acompanham os projetos de habitação, saneamento, comunicações e outros.

Assim se estabelece o consumo produtivo, como forma de alavancar o consumo coletivo e individual. Como já foi dito, nas metrópoles e nas cidades médias e centralizadas, há ainda o consumo de luxo que usa o fator de aglomeração urbana como alavanca de demandas, já que é nele que se produzem os ganhos de escala, quando empresas e moradores adquirem bens, contratam serviços e se multiplicam em interações com o emprego formal e outras possibilidades de gerar renda nas cidades.

3. O enfrentamento das desigualdades: etapa sempre adiada

Por fim, mas não menos importante, ao contrário, há que se refletir como se conseguirá reduzir as desigualdades nas cidades cada vez mais adensadas, diante do cenário que já se posta no presente da “era das cidades”.

A disputa por ganhos e acumulação nas cidades mais globais e menos locais, nas cidades-regiões, se mantém, a despeito do discurso de conciliação entre capital e trabalho e no interesse duplo, em ampliar serviços de habitação, saneamento, infraestrutura e mobilidade.

A busca pelo aumento ou manutenção da produtividade, em meio aos problemas gerados com as deseconomias produzidas pelos ganhos com o fator de aglomeração, será sempre limitada pela procura da ampliação dos lucros.

Na sociedade e nos espaços que se desindustrializam (no conceito antigo de indústria de produtos) com o avanço das tecnologias para fabricação de produtos, novas indústrias surgem para esta ampliação dos lucros.

Daí se vê, já há algum tempo, os discursos de que a construção civil para produzir habitações e infraestrutura, trata-se de um segmento industrial. Na mesma ótica, temos a indústria do turismo para a construção hospedagem, infraestrutura e equipamentos turísticos. Indústria de eventos para uso das instalações e equipamentos turísticos, movimentando a renda e ampliando os lucros. Para facilitar o acesso das pessoas e materiais a estas instalações, surge a indústria da mobilidade para dar conta dos transportes em PPPs, com BRTs, BRS, metrô, VLT, avenidas, estradas, estações, portos e aeroportos.

Assim, as cidades vão sendo reorganizadas, de fora para dentro, com projetos que aplicam o capital fixo no território, com objetivos similares aos da reestruturação produtiva nas fábricas.

A escolha de quais cidades vão receber investimentos e com isto ganhar centralidade e polaridade, é feita, na maioria das vezes, sem a participação do Estado e também dos governos.

Os governos são procurados apenas nas fases de operacionalização dos projetos, onde lhe são mostrados os ganhos, a projeção eleitoral decorrente de suas implantações, da expectativa de ampliação e/ou manutenção do poder e o que seus ocupantes precisam fazer para institucionalizar e legalizar os projetos.

No Brasil e no exterior há inúmeros casos que se encaixam nesta lógica. O enfrentamento local destes embates serve quase que apenas para mitigar problemas,

compensar de forma periférica e pontual fatores que foram criados e consolidados na gênese das suas concepções.

Os movimentos sociais cada vez mais se desgastam e passam a depender de gestores para conseguir pequenas conquistas mitigatórias e compensatórias, mas, não conseguem ir à raiz dos problemas que acontecem nas cidades.

Desta forma, o adensamento populacional, o crescimento do número de consumidores e a ascensão à classe média geram oportunidades na construção de shopping centers. Estes matam e aniquilam o comércio local desenvolvendo novos padrões de consumo nas cidades. Assim, os shoppings geram pressão por menos áreas verdes, praças e parques, para que o lazer e o entretenimento se deem exclusivamente em suas áreas, garantindo a sua centralidade e os seus objetivos comerciais.

Neste passo, as cidades vão se moldando, se estruturando, ganhando novos contornos, produzidos pelos ganhos e pelos lucros das corporações em expansão, com a ampliação das suas escalas, por via da ocupação dos espaços para habitação, abrindo espaços para a especulação imobiliária.

É neste contexto que Lencioni, S. (2008) destaca:

[...] essa é a realidade contemporânea onde o processo de metropolização e a transformação da metrópole indicam profundas metamorfoses da emergência de um novo momento histórico. Uma realidade em que a cidade-região emerge como produto da metropolização do espaço regionalizando o espaço a indicar que metropolização e regionalização apresentam unicidade. Tal como a industrialização e crescimento urbano se apresentavam, anteriormente, como processos duplos. (Lencioni, 2008, p.52)

Interessante observar como este processo vai se firmando, deixando o discurso da igualdade de lado, apenas com a desobstrução dos principais gargalos das deseconomias urbanas, mas sem entrar no âmago da disputa pela hegemonia política do poder de fazer e transformar.

Tudo isto se dá num espaço em que a disputa pelo acesso aos governos, para ter o poder de regulação do Estado, é cada vez mais mediado, financiado, enfim, patrocinado, por aqueles que decidem o quê fazer, quando, como, e de que forma fazer, nas cidades situadas em territórios cada vez articulados mais globalmente.

4. Encruzilhada e retomada da luta permanente e sem tréguas contra a desigualdade

“A realidade contemporânea conhece uma metamorfose do processo urbano e industrial que tão bem marcou o século XX. O contexto já não é mais do desenvolvimentismo e, sim, da proclamação do Estado mínimo que deixa no passado o projeto que fez da política urbana e regional o fio condutor de políticas públicas. A metamorfose do processo urbano diz respeito ao processo de metropolização do espaço que está intimamente relacionado à reestruturação produtiva que faz da metrópole um instrumento primaz da reprodução do capital, devido à nova relação que se desenvolve entre o capital imobiliário e financeiro. Por isso, afirmamos: a metrópole contemporânea expressa a sobrevida do capitalismo” (Lencioni, 2008, p.52)

Para fechar este texto recorreremos novamente a Sandra Lencioni, lembrando as mutações pelas quais passam as cidades, sem deixar de realçar o que está por trás destas alterações: os objetivos da reprodução do capital e a sobrevida do capitalismo no processo de domínio e apropriação permanente e ampliada dos espaços das metrópoles.

A hipótese-diagnóstica trazida neste artigo intenciona e necessita sempre precisa ser realista, baseada na razão e na inteligência, mas também no desejo e na esperança, referidas por Gramsci e Santos, de que elas possam gerar a disposição de mudança a ser construída no cotidiano das cidades, já que concordamos que vivemos, em tempo de crises, de quebras de paradigmas, de rupturas e transformações.

Estamos, segundo Santos, M. (2000) na periferia do capitalismo mundial, cuja centralidade se apresenta como um novo fator dinâmico da história contemporânea.

É neste contexto que parece oportuno que se compreenda, reforce e deixe emergir os conflitos e as contradições que explodem nas cidades, junto ao estrangulamento das vias, da limitada e equivocada alternativa do transporte coletivo rodoviário, quase exclusivo.

Nos ambientes das cidades, em disputa permanente é que se vê a crise que emperra a produtividade, atrapalha a apropriação, a acumulação e a obtenção de lucros por parte do capital. Daí se verá - já se vê - emergir movimentos a favor da configuração de alternativas para uma nova história.

A hipótese da evolução de conflitos e de questionamentos das ausências de políticas públicas efetivas e eficientes parece já estar em curso.

Não há dúvidas de que o centro nevrálgico desta ebulição de embates e conflitos se dará nas metrópoles do capitalismo central, ou mesmo da periferia, mas,

sempre no ambiente urbano, de onde se espera sejam construídas as alternativas para um mundo com menos injustiça socioambiental.

5. Referências

- CNI. 2012. Cidades: Mobilidade, Habitação e Escala. [Online]. Disponível em: http://www.cni.org.br/portal/data/files/FF808081394933EC013977401A5B486D/CNI%20-%20Cidades%202012_web.pdf. [Consult. 30 de outubro de 2012].
- Firjan. 2011. Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal. [Online]. Disponível em: <http://www.firjan.org.br/IFDM/>. [Consult. em 30 de outubro de 2012].
- Harvey, D. 1980. A Justiça Social e a Cidade. São Paulo. Editora Hucitec.
- _____. 1982. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. *Revista Espaço & debates*, São Paulo, ano II, n. 6, p. 6-35.
- Lefebvre, H. 1978. El Derecho a la ciudad: historia, ciência, sociedade. Barcelona. Península.
- Lojkin, J. 1981. O Estado Capitalista e a Questão Urbana, São Paulo, Livraria Martins Fontes.
- Lencioni, S. 2007. Condições Gerais de Produção: Um Conceito a ser Recuperado para a Compreensão das Desigualdades de Desenvolvimento Regional. *Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona, volume XI, nº 245, 1138-9788. [Online]. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm>. [Consult. Em 30 de outubro de 2012].
- _____. 2008. Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo, in: PEREIRA, Paulo César Xavier & Hidlago, Rodrigo. *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en America Latina*. Santiago: PUC - Chile, p. 41-54. ISBN: 978-956-14-1002-2.
- Olmos, M. 2012. Indústria pede socorro ao Brasil urbano. *Valor*. São Paulo. 30 de agosto de 2012. Especial. P.A12.
- Santos, M. 2000. Por uma outra globalização. Rio de Janeiro, Editora Record.
- Scott, A. J. 2001. Cidades-regiões globais. [Online]. Disponível em: <https://docs.google.com/file/d/0B7OPINe3f0uzeUxibDZ4Y3d5NjQ/edit?pli=1>. *Londres. Espaço & Debates* N. 41, 11-25. [Consult. em: 30 de outubro de 2012].
- Viana, D. 2012. As cidades na ponta do lápis. *Valor*. São Paulo, 26 de outubro de 2012. *Caderno Eu & Fim de Semana*. P. 6-11.