

Periferia urbana: uma História em transformação

Urban periphery: a History in transformation

Leila de Oliveira Lima Araujo
UFF
Doutoranda, Geografia-UFMG
Bolsista FAPEMIG
alcalola@vm.uff.br

Resumo: O presente estudo analisa os processos de ocupação da Rodovia BR-101, trecho Niterói-Manilha, em São Gonçalo - RJ, onde num passado recente havia indústrias de modelo fordista. No entanto, este modelo industrial declinou, bem como, a modal de transportes, que passou para rodoviária. Estas transformações não vieram rapidamente, mas tomaram maior nitidez na última década do século XX, com a chegada dos espaços de consumo globalizado. Os recentes contornos do lugar, envolvem a problemática da expansão das cidades. As novas formas da paisagem periférica revelam novas práticas socioespaciais e segregação urbana do espaço.

Palavras-chave: periferia, urbano, imagem

Abstract: The present study analyses the process of occupation of the Highway Section BR 101, Niterói-Manilha, located in São Gonçalo – RJ, where in the recent past had Fordist industries. However, this industrial model declined, as well as, the modal transports, which passed to Road. This transformation didn't come quickly, but they took sharper in the last decade of the XX century, with the arrival of global consumption spaces. The recent contours of the place, involve the problem of the expansion of cities. The new forms of the peripheral landscape reveal new sociospatial and urban segregation of space.

Keywords: periphery, urban, image

Algumas linhas introdutórias

Os processos de transformação de um lugar obedecem a uma ordem que depende da adequação espacial, renovação tecnológica, além de sua estrutura produtiva e social. Sendo assim, o presente estudo deseja discutir de forma introdutória, algumas reflexões da pesquisa de doutoramento em Geografia, sobre as mudanças que atingem a periferia urbana.

A periferia urbana, até bem pouco tempo, de modo geral, apresentava apenas características que revelavam uma configuração espacial segregada, de distribuição desigual de serviços urbanos básicos, além de longas distâncias a serem percorridas. Este quadro foi



possível ser observado com o processo de transformação do campo na periferia urbana, ao longo do século XX, sobretudo com o processo de metropolização.

Muitos foram os estudos que procuraram captar este processo na pesquisa urbana, nos sugestionando, ainda hoje, um diálogo com alguns teóricos. Para tanto, Corrêa (1986) considerava a periferia urbana como sendo a área da cidade que, em termos de localização, situava-se nos arredores do espaço urbano. Durham (1986), ao analisá-la, acrescentou as variáveis econômicas e políticas, além de tecer considerações quanto ao modo de vida. Maricato (1979), trabalhou com a ideia de periferia urbana associada à dimensão fundiária. Seabra (2004), referiu-se à pobreza geral, expressa na falta de meios materiais que suportavam a reprodução dos indivíduos com padrões mínimos de dignidade.

Nos últimos tempos, o conceito de periferia urbana vem sendo revisto, uma vez que os espaços do passado estão passando por profundas transformações em seu conteúdo sócio-espacial. Provavelmente, segundo Matos (2006), devido ao número de pessoas transitando pelos territórios urbanos, configurando uma dinâmica demográfica com altas taxas de crescimento e elevadas taxas de deslocamento populacional. A estes fatores acrescentam-se a paisagem da periferia, que se torna cada vez mais plural, bem como os seus conteúdos, revelando novas práticas sócio-espaciais, novas formas de diferenciação e segregação urbana (LOPES; RAMIRES, 2009).

Seguindo nesta direção, percebemos que as periferias urbanas vêm apresentando, ao mesmo tempo, as características acima mencionadas e as de centros urbanos – principalmente ao longo das rodovias – repletas de serviços (SOJA, 1993). A isto, Sposito (2007, p. 08) acrescenta que os empreendimentos residenciais localizados ao longo das rodovias, em especial no Estado de São Paulo, colocam “em questão a adequação dos conceitos de centro e periferia para as cidades latino-americanas”. Sabendo que as noções e as conceituações são múltiplas e estão veiculadas a diferentes correntes teóricas. A autora lembra, ainda, que estes podem ser aplicados na “compreensão da diferenciação do espaço em muitas escalas, do espaço urbano ao mundial”.

Sendo assim, percebemos que, para o entendimento dos processos de transformação do espaço urbano, necessitamos compreender a história humana, através da qual o exercício simultâneo das escalas micro e macro (ELIAS, 1993) permitem a leitura do capital, com a sua lógica de produção e consumo, que acabam por influenciar, de forma direta e/ou indireta, toda a estrutura produtiva e social dos diferentes lugares.



A história espacial que vem sendo construída no e entre os lugares por múltiplos fatores, apresenta, dentre eles, elos que estão sendo criados, com percursos variados. No entanto, no mundo globalizado, tecnificado e não homogeneizado de hoje, estes caminhos encontram-se conectados por redes, que desempenham importante papel no e entre os lugares.

Sabidamente, estas redes são globais, mas também locais. Globalmente, unificam o planeta, sobretudo quando se referem à produção, circulação, distribuição e consumo. Localmente, as redes, através de sua estrutura técnica e informacional, acolhem em certa medida as redes globais. No Lugar, “elas presidem ao trabalho e ao capital (vivo) e determinam a sua natureza. [...] Neste sentido, o lugar não pode ser visto como passivo, mas como globalmente ativo” (SANTOS, 2005, p. 162).

Marc Augé (1994, p.74), argumenta que o lugar pode ser tantas coisas ao mesmo tempo (identitário, relacional, histórico e global) nessa época de *super-modernidade*. Ele sustenta como hipótese para sua questão a existência de “não-lugares”, uma vez que vivemos num “mundo prometido a individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero”. Assim, tratamos do não-lugar como lugar, sabendo, antes, que eles são polaridades fugidias. Neste sentido, verificamos que “o lugar nunca é apagado, enquanto o não-lugar nunca se realiza totalmente”.

Diante disto, entendemos que tal esclarecimento se fez necessário, uma vez que a periferia vem se estruturando com a possibilidade constante de crescimento. Sendo assim, partindo dessa perspectiva, podemos considerar “a noção de periferia urbana como muito própria para caracterizar as formas de expansão territorial das cidades” (SPOSITO, 2007, p. 09), principalmente as latino-americanas.

Foi seguindo esta ótica que se decidiu investigar o que vem ocorrendo no espaço urbano e, em especial, no processo de construção da nova imagem da periferia urbana, partindo das últimas décadas do século XX. Elegeu-se, empiricamente, a área do entorno da Rodovia Governador Mário Covas (BR-101 N), entre as cidades de Niterói e São Gonçalo, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro/RJ, Brasil, onde se observou um lugar que recebeu vários objetos globais (SANTOS, 1996) que, em outras palavras, são espaços de consumo como: shoppings, hipermercados, *fast-foods* etc.



Situando no tempo e no espaço

Havia, até a década de 1960, nos bairros periféricos entre as cidades de Niterói e São Gonçalo/RJ - à época margeados pela baía de Guanabara - uma forte industrialização de modelo fordista (SOJA, 1993) que, com o passar do tempo, não obteve renovação tecnológica, resultando no fechamento de algumas unidades fabris ou a incorporação destas por concorrentes.

A pujança do lugar esteve intimamente relacionada ao poder do Estado, seja na concessão de financiamentos para criação, manutenção e expansão do parque fabril, seja na organização da infraestrutura urbana (trens, loteamentos, moradias etc.).

Decerto que o Estado de bem-estar-social, anterior à década de 1970, traçou as estratégias de proteção contra as investidas da expansão socialista. Antes, porém, o Estado patrimonialista, “pai do povo”, adotou políticas de bem-estar social para conseguir a simpatia da população (WEBER, 2004). Tanto que, o Brasil pós década de 1930 revestiu-se de direitos sociais, principalmente aqueles que beneficiavam os trabalhadores urbanos, pois corria o risco de movimentos reivindicatórios interromperem a produção fabril. A isto deve-se o fordismo, enquanto modo de regulação e produção que, desde as primeiras décadas do século XX, evoluiu dentro da lógica de produção e consumo (MATOS e MARIA, 2008).

Neste contexto, o transporte rodoviário surgiu de uma

[...] série de inovações tecnológicas que se acumularam desde a segunda metade do século XIX. O paradigma automotivo, além de multiplicar as possibilidades de deslocamento, cumpriu uma série de funções que fizeram crescer vertiginosamente o consumo de espaços públicos, em um processo de concorrência com o transporte ferroviário [...] (MATOS; MARIA, 2008, p. 38).

Após 1950, estavam em curso às transformações no sistema de circulação nacional, devido à crescente divisão territorial do trabalho e revoluções tecnológicas, havendo maior articulação inter-regional e integração da rede urbana brasileira (CORRÊA, 1997).

Os investimentos em infraestrutura planejados pelo Estado passaram a ser canalizados para as rodovias, que adentravam o interior do país em detrimento das ferrovias. Esta última, presente no território brasileiro, no sentido norte e sul, desde o final do século XIX, perdia o seu poder articulador, não sendo diferente nas cidades de Niterói e São Gonçalo/RJ, que eram



atendidas pela ferrovia Leopoldina Railway, que entrou em declínio no período pós-1950 e deixou estações, armazéns de cargas e áreas no entorno sem utilização.

Na prática, as ações do Estado tornaram-se ainda mais visíveis na paisagem urbana, a partir das estratégias políticas adotadas, ainda na década de 1960, com a transferência da capital federal (Rio de Janeiro) para o planalto central (Brasília) e, por consequência, a criação do Estado da Guanabara. Na década seguinte, por problemas estruturais, políticos e econômicos, acumulados ao longo dos anos, o então Estado do Rio de Janeiro foi unido pela Fusão ao Estado da Guanabara formando, assim, o novo Estado do Rio de Janeiro, cuja capital passou a ser a cidade do Rio de Janeiro. Como resultado do processo descrito, a cidade de Niterói perdeu a sua centralidade política, deixando de ser capital estadual do novo Estado do Rio de Janeiro, impactando, de forma direta e indireta, nas atividades locais (ARAUJO, 2002).

À medida que ocorriam as transformações políticas, econômicas e sociais, o lugar passou por mudanças estruturais, delineadas pelo Estado. O início das obras do trecho Niterói-Manilha, da Rodovia Gov. Mário Covas (BR-101 N), iniciado em 1974, permitiu a construção de pontes, desmontes de falésias, aterros, corte de manguezal, desapropriação de imóveis em vários bairros, desaparecimento de ruas e o deslocamento de famílias para outros lugares.

A construção do trecho da rodovia deu-se em um dos períodos mais repressivos do país, o da ditadura militar, iniciada em 1964, período em que o Estado negava os direitos fundamentais (liberdade, políticos e sociais), aos cidadãos (UGARTE, 2004), e exercia, através de seus aparelhos, a repressão e a violência aos contrários dos seus interesses.

Entretanto, à medida que a expansão urbana se processava e a degradação ambiental se ampliava, nos diferentes espaços, a questão ambiental surgiu. A partir da década de 1970, ela apresenta-se com uma trajetória marcada por caminhos variados. Alguns destes preocupados

[...] em proteger os chamados “espaços naturais” do contínuo avanço das relações de produção urbano-industriais. [...] Outros vão do surgimento dos protestos localizados contra acidentes (desastres) ambientais, [...] organizados em torno de conflitos socioambientais. (COSTA e COSTA, 2005, p. 376).

Dialogando com a questão, Monte-Mór (1994, p. 170), utiliza a idéia da *urbanização extensiva* para orientar a compreensão da dinâmica contemporânea da organização do espaço social, baseado em Lefebvre, que propôs o conceito de *zona urbana*, referindo-se ao *estágio*



da urbanização que se encontra para além dos limites da “cidade industrial”, ainda que a englobando.

Neste aspecto, percebemos que a metropolização e urbanização extensiva, apresentam como resultado o reflexo das novas formas de ocupação do espaço e novas lógicas de povoamento, o que nos leva a (re)pensar os processos de produção e reprodução do espaço.

O trecho da Rodovia Gov. Mário Covas (BR-101 N) foi idealizado como um prolongamento da Ponte Presidente Costa e Silva que, em tese, deveria unir as cidades do Rio de Janeiro e Niterói/RJ e reduzir os congestionamentos da Rodovia RJ-106, caminho para Região dos Lagos, permitindo fluir com maior rapidez o trânsito interno das cidades de Niterói e São Gonçalo.

Entretanto, as rodovias federais, como o trecho Niterói-Manilha, são testemunhas do peso dos fluxos numa área de alta divisão do trabalho e de comando das atividades regionais e nacionais. A integração do território pelas estradas e a expansão da frota nacional de veículos demonstram a imposição do sistema de circulação rodoviário no Brasil (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Ao longo deste processo foi possível verificar que as enseadas, antes existentes no litoral, foram aterradas entre a rodovia e o continente, as árvores de pau-de-mangue foram cortadas indiscriminadamente servindo, posteriormente, como suporte para moradias simples e irregulares, que foram construídas nos novos espaços. A esta formação, Haesbaert (1998), chamou de “aglomerados de exclusão” que, na ausência de uma política estatal de moradia para população de baixa renda, passou a ocupar, de forma intensificada, não apenas os espaços mencionados, como também os das antigas fábricas e as áreas de cargas da rede ferroviária.

Estas comunidades, por fim, acabaram projetando na paisagem urbana sua inclusão, sejam no bairro, na cidade, na metrópole ou no país. Notadamente, estes lugares de paisagem, visivelmente heterogênea e contrastante, são classificados, dentro da escala urbana, como produtos da desordem. No entanto, essa desordem visível tem uma ordem invisível, não aceita pelo discurso e estética burguesa. “A imagem do caos reitera a rigorosa correspondência entre a hierarquia social e a morfologia urbana” (BARBOSA, 1999, p.61).



Quando chega o iluminado

Segundo Costa (2005), a década de 1980 foi o marco estratégico de implantação das empresas internacionais de varejo no Brasil. Entretanto, esta época consolida não apenas o varejo, mas também as redes globais de produção. As empresas foram reformuladas nos meios produtivos e de distribuição, passando a organizar-se em complexas redes dentro da cadeia produtiva. Elas tornam-se flexíveis e ágeis, atendendo às demandas do mercado.

Diniz (2001), realiza importante discussão sobre as mudanças estruturais no setor de serviços trazidas pela globalização. Em especial, o aumento do seu peso na matriz produtiva, a incorporação das tecnologias da informática e telemática e a formação de *clusters*.

Neste percurso, detectamos a crescente articulação das redes com a localização dos objetos na espacialidade. A primeira, antes predominantemente determinada por aspectos físicos - como as ferrovias e rodovias - cedem lugar, no contexto atual, às virtuais, enquanto instrumento para a globalização (GEIGER, 1999). A localização geográfica, como no passado e agora, ganha enorme valor estratégico dado ao fortalecimento das vantagens locais, diferenciando lugares por seus conteúdos como: mão-de-obra, redes de transportes, energia ou telecomunicações.

As referências da vida social, neste contexto, passam por outros lugares distantes do cotidiano, resultando em redes que percorrem tanto fios como estradas. Estradas estas que trouxeram os novos “objetos de consumo” (shoppings, *fast-foods*, hipermercados, terminais bancários etc.), para instalarem-se às margens do trecho Niterói-Manilha, a partir da década de 1980, com a promessa de “iluminar” o lugar. Lugar este escolhido por reduzir o tempo de circulação das mercadorias e por ter um mercado consumidor em seu entorno. Diante disso, concorda-se com a afirmação de Santos (2005, p. 156), que “hoje, cada vez mais, os lugares são condição e suporte de relações globais que, sem eles (lugares), não se realizariam”.

Estes objetos de consumo possuem uma significação própria, contendo a lógica do capital em seu cerne. Logo que estas empresas iniciaram a construção dos seus espaços, derrubaram todas as marcas do passado fabril do lugar, rejeitando o poder imemorial da tradição em favor da celebração do aqui e do agora (BARBOSA, 2004). Estrategicamente, estas empresas ordenaram o território, adotando práticas que visam à criação e ao controle da organização espacial. Corrêa (1992), explica que é através dessa organização do espaço que elas têm a gestão do território.



A gestão territorial formulada por estas empresas passa, de certa forma, por estratégias, ora visíveis e ora invisíveis. Elas são muito significativas para aquelas que redefinem o território. Castells (1999), ao analisar este processo, visualiza as empresas organizadas em rede, por meio do qual o paradigma informacional e o processo de globalização afeta a sociedade em geral (deterioração das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores), resultado da reestruturação das relações capital/trabalho.

Localmente, as estratégias de gestão do território são pontuais, articuladas desde a construção dos novos espaços globais. Toda ou qualquer relação do lugar com o passado fabril desapareceu. As chaminés centenárias das fábricas, símbolo do processo urbano-industrial fazem parte, atualmente, apenas da memória da população que vivenciou aquele momento histórico.

Antes, a vitrine voltada para a rua facilitava a disseminação das últimas tendências (BARBOSA, 2004). Hoje, os shoppings, *fast-foods*, hipermercados, terminais bancários etc, que se instalaram às margens da rodovia, utilizam as imagens de suas placas e o *marketing* (BAUMAN; MAY, 2010) de suas marcas e o conceito dos produtos (SLATER, 2002) para atrair consumidores locais e/ou em trânsito.

Notadamente, à medida que os novos objetos de consumo foram fixando suas teias no lugar, os pequenos comércios (quitandas, perfumarias, açougues etc.), de base familiar, instalados dentro dos bairros, nas ruas, passaram a desaparecer, ocasionando sérios problemas sociais. Isto porque as empresas globais, detentoras de um forte *marketing* e de uma sólida rede de negociação com fornecedores, acabaram por adquirir e vender produtos por menor preço, além de possuir linhas de crédito para financiar suas mercadorias.

O Estado, condizente com o atual momento global, criou as condições necessárias para a instalação destas empresas no lugar. Seja ofertando benefícios fiscais ou mesmo promovendo acessibilidade, através da construção de vias secundárias, que acabaram facilitando o acesso dos consumidores que chegam de vários lugares.

Assim sendo, no contexto atual podemos entender um pouco mais a sociedade de consumo,

como importante suporte objetivo para a transferência e formação de valores, ideologias, imagens e representações em um horizonte globalizado, [...] resultado articulado entre o desenvolvimento do mercado e a expansão do consumo através de um sistema mundial (RETONDAR, 2007, p. 94-95).



Tentando concluir

Ao buscarmos compreender as mudanças do entorno de uma rodovia, não poderíamos dispensar as análises escalares balizadas entre a relação Estado e capital, que acabam espraiando seus artifícios na relativa modernização da sociedade.

Lefebvre (1990) percebe que o modo de produção capitalista se apropria inteiramente do espaço, seja na desintegração dos centros históricos e sua remodelação, na expansão da periferia urbana, ou na efervescência dos projetos de planejamento.

No todo ou nas partes, as mudanças, aqui apresentadas, foram capturadas por fluxos dinâmicos capazes de articular lugares e promover novas territorialidades. Em certos momentos, percebeu-se um imenso vetor de forças que diluem antigas centralidades. No entanto, sente-se que a rodovia com seus espaços de consumo vêm estabelecendo um divórcio, como os lugares do entorno.

Desta forma, os teóricos mencionados ao longo do artigo trazem consigo algumas reflexões que dialogam com as duas dimensões: global e local. Estas dimensões articuladas vêm influenciando a sociedade (política, econômica e culturalmente) de forma direta e/ou indireta. Bem como os arranjos espaciais por elas decorrentes. Daí o interesse em tentar estabelecer tal diálogo, ainda que breve, sobre algumas mudanças percebidas ao longo do tempo, na periferia urbana de uma região metropolitana brasileira.

A isto, Andrade (2001) afirma que o desenvolvimento tecnológico, os meios de transporte e comunicação e o dinheiro vêm realizando uma verdadeira revolução nas relações internacionais e locais das empresas e, por conseguinte, na vida dos sujeitos.

Referências

- ABREU, Maurício de. (1987): A evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar.
- ANDRADE, Manuel Correa de. (2001): Geopolítica do Brasil. São Paulo: Papirus.
- AUGÉ, Marc. (1994): Não-lugares: introdução a uma antropologia da super-modernidade. São Paulo: Papirus.
- BARBOSA, Livia. (2004): Sociedade de consumo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.



- BAUMAN, Zygmunt; MAY, Tim. (2010): Aprendendo a Pensar Com a Sociologia. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- CASTELLS, M. (1999): A sociedade em rede. v. 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- CORRÊA, R. L. (1997): Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- DEBORD, Guy. (1997): A sociedade o espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto.
- ELIAS, N. (1993): O processo civilizador: formação do Estado e Civilização. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, p. 140-274.
- GOTTDIENER, Mark. (1993): A produção social do espaço urbano. São Paulo: Edusp.
- HABERMAS, Jürgen. (2001): A constelação pós-nacional. São Paulo: Littera Mundi.
- HAESBAERT, R. (Org.). (1998): Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo. Niterói: EdUFF.
- HARVEY, David. (2005): A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume.
- _____. (1994): Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Edições Loyola.
- HOBSBAWM, Eric. (2007): Globalização, democracia e terrorismo. São Paulo Companhia das Letras.
- LEFEBVRE, H. (1999): A Revolução Urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- _____. (1993): The production of space. Oxford: Blackwell.
- LIPOVETSKY, Gilles. (1989): O império do efêmero: a moda e seu destino nas sociedades modernas. São Paulo: Cia. das Letras.
- RETONDAR, Anderson M. (2007): Sociedade de consumo, modernidade e Globalização. São Paulo: Annablume; Campina Grande: EDUFPG.
- SANTOS, M. (2005): Da totalidade ao lugar. São Paulo: EdUSP.
- _____. (2000): Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record.
- _____. (1996): A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora Hucitec.
- _____. SILVA, M. L. (2001): O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record.
- SLATER, Don. (2002): Cultura do consumo e modernidade. São Paulo: Nobel.
- SOJA, Edward W. (1993): Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.



- WEBER, M. (2004): Economia e sociedade. São Paulo: Editora: UNB.
- YÚDICE, George. (2004): A conveniência da Cultura: usos da cultura na era global. Belo Horizonte: UFMG.
- COSTA, H. S. M; COSTA, G. M. (2005). Repensando a análise e a práxis urbana: algumas contradições da teoria do espaço e do pensamento ambiental. Diniz, C.C.; Lemos, M. B. (org.). Economia e território. Belo Horizonte: Editora UFMG, p. 365-382.
- GEIGER, Pedro P. Redes: o global e o local. (1999): In: CASTRO, I. E. ; MIRANDA, M. Redescobrimdo o Brasil: 500 anos depois. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, p. 381-389.
- LE BOSSÉ, Mathias. (2004): As questões de identidade em Geografia Cultural – Algumas concepções contemporâneas. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Org.). Paisagens, Texto e Identidade. Rio de Janeiro: EdUERJ, p. 157-179.
- MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. (2006): Reflexões acerca da expansão da grande cidade na atualidade e de seu papel na expulsão e recepção de população. In: COSTA, Heloisa S. de M. (Org.). Novas periferias metropolitanas – A expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: C/Arte, p. 57-80.
- MARICATO, Ermínia. Autoconstrução, a arquitetura possível. (1979): In: _____. A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo: Alfa-Ômega, p. 71-93.
- MONTE-MÓR, R. L. (1994): Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: Santos, M.; Souza, M. A.; Silveira, M. L. Território, globalização e fragmentação. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, pp. 169-181.
- NOBRE, M. Participação e deliberação: teoria democrática: uma introdução. (2004): In: COELHO, V. S. P.; NOBRE, M. (Org.). Participação e deliberação: teoria democrática e experiências institucionais no Brasil contemporâneo. São Paulo: Editora 34, p. 21-40.
- O'DONNELL, Guillermo. (1999): Teoria Democrática e Política Comparada. Rio de Janeiro: Dados, v. 42, n. 4.
- OFFE, C. (1984): Problemas estruturais do Estado Capitalista. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, p. 356-361.
- POULANTZAS, Nicos. (1977): As transformações atuais do Estado, a crise e a crise do Estado. In: POULANTZAS, N. (Org.). O Estado em crise. Rio de Janeiro: Graal. p.03-41.



- UGARTE, P. S. (2004): Que participação para qual democracia? In: COELHO, V. S. P.; NOBRE, M. (Org.). Participação e deliberação: teoria democrática e experiências institucionais no Brasil contemporâneo. São Paulo: Editora 34, p. 93-106.
- ARAUJO, Leila de Oliveira Lima. (2002): Imagens urbanas contadas por meio da paisagem: a antiga região industrial de Niterói e São Gonçalo - RJ. 167 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.
- FONTOURA, Ana Elisa Sparano. (2005): Participação, territorialização e identidade na periferia de Porto Alegre: estudo de caso comparativo no bairro Lombada do Pinheiro. 207 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- BARBOSA, J. L. (1999): O caos como imago urbis: um ensaio crítico a respeito de uma fábula hiperreal. Revista Geographia. Rio de Janeiro: Ano 1, n. 1, p. 59-69.
- CLAVAL, Paul. (1999): O território na transição da Modernidade. Revista Geographia. Rio de Janeiro: UFF, n. 2, p. 07-26.
- CORRÊA, R. L. (1992): Corporação, práticas espaciais e gestão do território. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, n. 54, v.3, p. 115-121, jul./set.
- _____. (1986): A periferia urbana. Revista GEOSUL. Florianópolis: UFSC, n. 2, p. 70-78, jul./set.
- COSTA, Armando João Dalla. (2005): A internacionalização do varejo a partir dos casos Wal-Mart e Carrefour. Revista Análise Econômica. Rio Grande do Sul: UFRGS, Ano 23, n. 44, p.189-215.
- DURHAM, Eunice R. (1989): A sociedade vista da periferia. Revista Brasileira de Ciências Sociais. São Paulo, v. 1, n. 1, p. 84-99.
- HAESBAERT, R. (Org.). (2002) Concepções de território para entender a desterritorialização. In: Território, Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial. Niterói: PPGEU/ UFF, p. 17-38.
- LEFEBVRE, H. (1990): *Conversa com Henri Lefebvre*. (1990): Espaço & Debates, São Paulo, nº 30, pp. 61-69.
- MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; MARIA, Amélia. (2008): Transporte automotivo e dimensões socioespaciais do capitalismo do século XX. Cadernos do Leste. Minas Gerais: UFMG, v. 8, n. 8, p.38-64.



SANTOS, M. (1999): O dinheiro e o território. Revista Geographia. Rio de Janeiro: UFF, n.1, p. 07-13.

SEABRA, Odete. (2004): Territórios de uso: cotidiano e modo de vida. Presidente Prudente: Cidades, v. 1, n. 2, p. 181-206, jul./dez. 2004.

DINIZ, Clélio Campolina. (2001): O papel das inovações e das instituições no desenvolvimento. In: Encontro Nacional de Economia, 29., 2001. Salvador. Anais... Salvador. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2001/artigos/200105383.pdf>> Acessado em: 07/2011.

LOPES, Michelly de L. e RAMIRES, Julio Cesar de L. (2009): Uma caracterização sócio-espacial da periferia urbana de Uberlândia – MG. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12., Montevideo. Anais... Montevideo. Disponível em: <http://egal2009.easyplanners.info/area05/5309_Lopes_Michelly_de_Lourdes.pdf> Acessado em: 07/2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (2007): Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. Barcelona: *Scripta Nova* - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, vol. XI, número 245 (11). Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24511.htm>> Acessado em, 07/2011.