



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

O “mito do desenvolvimento econômico” e seus reflexos sobre a política urbana

Autores:

Melissa Ronconi de Oliveira - UNICAMP - meronconi@gmail.com

Stella Harumi Okumura - UNICAMP - stella.harumi@gmail.com

Resumo:

Dada a necessidade do resgate teórico sobre o projeto de país, propomos partir de alguns conceitos importantes da obra de Celso Furtado, especialmente após 1970, e entender como eles se relacionam com a temática do urbano. Objetiva-se, portanto, discutir os impactos urbanos das políticas desenvolvimentistas a partir de conceitos-chave do autor, dialogando com as principais contribuições ao estudo do urbano no Brasil e na América Latina. A questão central colocada é problematizar de que modo as políticas urbanas e o desenvolvimentismo em geral contribuíram para reforçar uma noção de desenvolvimento baseada na busca pela reprodução do padrão de vida de outras sociedades, negligenciando aspectos locais e os impactos sobre o urbano. Nossa hipótese é que, na busca pelo suposto “desenvolvimento”, ignoraram-se particularidades locais e se produziram efeitos negativos em termos sociais e ambientais, sem nem sequer se aproximar do padrão de consumo dos países ditos desenvolvidos.

O “mito do desenvolvimento econômico” e seus reflexos sobre a política urbana

*O monumento não tem porta
A entrada é uma rua antiga,
Estreita e torta
E no joelho uma criança sorridente,
Feia e morta,
Estende a mão*

Tropicália, Caetano Veloso (1968)

RESUMO

Dada a necessidade do resgate teórico sobre o projeto de país, propomos partir de alguns conceitos importantes da obra de Celso Furtado, especialmente após 1970, e entender como eles se relacionam com a temática do urbano. Objetiva-se, portanto, discutir os impactos urbanos das políticas desenvolvimentistas a partir de conceitos-chave do autor, dialogando com as principais contribuições ao estudo do urbano no Brasil e na América Latina. A questão central colocada é problematizar de que modo as políticas urbanas e o desenvolvimentismo em geral contribuíram para reforçar uma noção de desenvolvimento baseada na busca pela reprodução do padrão de vida de outras sociedades, negligenciando aspectos locais e os impactos sobre o urbano. Nossa hipótese é que, na busca pelo suposto “desenvolvimento”, ignoraram-se particularidades locais e se produziram efeitos negativos em termos sociais e ambientais, sem nem sequer se aproximar do padrão de consumo dos países ditos desenvolvidos.

INTRODUÇÃO: DESENVOLVIMENTO, INDUSTRIALIZAÇÃO E POLÍTICA URBANA

Quando se discutem a urbanização e as políticas urbanas no Brasil a partir da década de 1950, invariavelmente aparece a temática da industrialização, um dos principais condicionantes da aceleração do crescimento urbano e do surgimento das metrópoles nacionais - especialmente São Paulo e Rio de Janeiro. Deve-se salientar que a industrialização dos países latino-americanos no pós-guerra estava teórica e historicamente vinculada ao debate acerca do desenvolvimento econômico, ainda que as políticas de promoção à indústria não reproduzissem fielmente as diretrizes levantadas pelos teóricos do desenvolvimento.

Nesse sentido, destacou-se a contribuição dos economistas latino americanos reunidos na CEPAL, cuja principal proposta foi, por muitas décadas, a de industrializar as economias da região, a fim de diversificar suas estruturas produtivas. Subjacente ao projeto industrializante, estava a crença de que a população dos países subdesenvolvidos poderia vir a alcançar um padrão de vida semelhante àquele dos países desenvolvidos, cuja renda per capita era muitas vezes maior do que a deles.

No Brasil, o ciclo expansivo liderado pelas indústrias de base e de bens de consumo duráveis foi seguido por uma crise aguda no início dos anos 1960 e um golpe de Estado em 1964, evidenciando os limites da industrialização para a superação do subdesenvolvimento. A ditadura instaurada se valeu da indústria para ancorar o crescimento, principalmente no período entre 1967 e 1973. Sem democracia, porém, o projeto de um país mais igualitário não se efetivou, e o crescimento passou a conviver com marcante concentração de renda.

A redemocratização e a Constituição Federal de 1988 permitiram a consolidação de uma moderna legislação social, frustrada pelo momento histórico: uma década perdida pelo endividamento externo, seguida pela implantação de políticas de caráter neoliberal. Contudo, as ideias em prol do desenvolvimento nacional tiveram uma nova esperança com a vitória do Partido dos Trabalhadores na eleição presidencial de 2002, pois se acreditava que o novo governo traria grandes mudanças na condução da política econômica e da política social. Para coroar esse período de otimismo, o Brasil se beneficiou da elevação de preços das commodities, as quais atualmente compõem parcela expressiva de nossa pauta de exportações. Apesar da combinação entre políticas econômicas de teor heterodoxo, democracia popular e boom exportador, o subdesenvolvimento ainda não foi superado. Por essa razão, é preciso reconhecer as limitações de uma proposta de desenvolvimento impelida pela modernização e refletir sobre as implicações dessa orientação para a política urbana.

Dada a necessidade do resgate teórico sobre o projeto de país, propomos partir de alguns conceitos importantes da obra de Furtado, especialmente após 1970, e entender como eles se relacionam com a temática do urbano. Em “O mito do desenvolvimento econômico” (1974), Furtado alertou para a impossibilidade de difundir o padrão de consumo vigente nos países centrais para o conjunto da população mundial. Visto da forma convencional, o suposto “desenvolvimento” seria um mito que guiaria as nações subdesenvolvidas em uma tentativa infrutífera de reproduzir o estilo de vida de países cuja capacidade de acumulação é muito superior à sua, resultando em indústrias pouco eficientes e na acentuação das disparidades de renda.

A visão convencional sobre o desenvolvimento teve impacto significativo no processo de urbanização e na formulação de políticas urbanas. Na promoção do desenvolvimento industrial, enfatizou-se o papel das redes de cidades e seu potencial de desconcentrar os logros do progresso. De maneira geral, pode-se afirmar que as prioridades na política urbana no período desenvolvimentista estavam condicionadas pela política macroeconômica e, em última instância, pelos desígnios da acumulação de capital. As políticas de transporte e habitação são os dois casos emblemáticos dessa orientação do desenvolvimento e, conseqüentemente, da organização das cidades, que serão mais detalhados adiante.

Objetiva-se, portanto, discutir os impactos urbanos das políticas desenvolvimentistas a partir de conceitos-chave de Celso Furtado, dialogando com as principais contribuições ao estudo do urbano no Brasil e na América Latina. Para isso, utilizaremos os conceitos de modernização dos padrões de consumo, reprodução dos modos de vida dos países centrais (dependência cultural) e o desenvolvimento econômico periférico como um mito. A *questão central* colocada é problematizar de que modo as políticas urbanas e o desenvolvimentismo em geral contribuíram para reforçar uma noção de desenvolvimento baseada na busca pela reprodução do padrão de vida de outras sociedades, negligenciando aspectos locais e os impactos sobre o urbano. Nossa hipótese é que, na busca pelo suposto “desenvolvimento”, ignoraram-se particularidades locais e se produziram efeitos negativos em termos sociais e ambientais, sem nem sequer se aproximar do padrão de consumo dos países ditos desenvolvidos.

“O mito do desenvolvimento econômico”: o progresso acima de tudo

Desde os tempos coloniais nossas elites mantêm um padrão de consumo modelado do exterior, fenômeno chamado de dependência cultural por Celso Furtado. A indústria brasileira estruturada durante o período *desenvolvimentista*, formada a partir dessa estrutura de demanda, ao invés de superar o subdesenvolvimento, o aprofundou. Esse padrão de acumulação que vigorou até os anos 1980 foi funcional para o capital internacional e nacional, como mostraram Lessa e Dain (1982). Ao mesmo tempo, trouxe contrapartidas altamente negativas não apenas em termos socioeconômicos, mas também na organização das cidades brasileiras, como discutido pelo caso do domínio do automóvel e a intensa periferização, sem resolver os problemas estruturais do país.

Essa interpretação crítica do desenvolvimento latino americano teve origem em reflexões anteriores. Prebisch, um dos pioneiros do pensamento cepalino, a partir de uma visão global do sistema capitalista¹, fez a crítica do sistema de divisão internacional do trabalho com a elaboração do conceito de estrutura centro-periferia, na qual os países da periferia se especializariam em produtos primários e que tendiam a sofrer com a *deterioração dos termos de trocas* no mercado internacional. O autor argentino discorreu sobre a tendência à concentração de renda em benefício dos países avançados; o desenvolvimento, então, passou a ser visto como uma conformação estrutural do sistema econômico mundial e não como uma fase, ou etapa a ser superada, em sua evolução (FURTADO, 1980).

A saída indicada para livrar-se da tendência à deterioração dos termos de troca seria realizar um projeto de industrialização pelos países subdesenvolvidos. O horizonte em mente dos economistas à época eram os estados de bem-estar social que começavam a estruturar-se na Europa do pós-guerra. O modelo de um capitalismo domesticado, com Estado forte regulando a economia e ofertando serviços sociais tomou o ideário dos economistas da periferia. Acreditava-se que seria possível superar o subdesenvolvimento com formação de um capitalismo nacional regulado por um Estado forte que garantiria a prevalência do

¹ A Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL) foi criada em 1948 pelas Nações Unidas e reuniu um conjunto de pensadores num esforço de teorização próprio da região.

interesse coletivo. A busca por um desenvolvimento a partir de um projeto de intervenção estatal na industrialização, apresentou, porém, diversas limitações em sua efetivação.

Já nos anos 1950, a CEPAL começa a discorrer com mais profundidade sobre os efeitos de uma tecnologia importada - e inadequada - que acaba atuando como fator de concentração de renda no subdesenvolvimento. Os estruturalistas latino-americanos caminharam no sentido de uma abordagem interdisciplinar do subdesenvolvimento, entendendo-o como resultado de relações assimétricas externas – que levam à dependência –, articuladas com sistemas internos de dominação social (FURTADO, 1980).

Furtado discutiu os principais entraves à plena superação do subdesenvolvimento, com detalhes para o caso brasileiro. Em “O Mito do Desenvolvimento Econômico” (1974) ele questionou os limites que existiriam para a difusão generalizada do padrão de consumo dos países considerados desenvolvidos. O argumento do autor é que o desenvolvimento atuaria como um *mito*², cujo papel seria orientar a visão do progresso social dos países sem, no entanto, contar com as condições concretas de sua efetivação.

É central em sua abordagem o argumento de que o subdesenvolvimento não é uma etapa; ao contrário, é resultado de uma forma específica de inserção no comércio internacional. A origem do subdesenvolvimento encontra-se na orientação dada à utilização do excedente engendrado pelo aumento de produtividade: enquanto nos países do centro este foi reinvestido na indústria - tendo em vista a demanda (local e externa) - via inovação; na periferia, ele foi utilizado para incrementar as importações de bens finais para sustentar o consumo suntuário das elites locais. Foi como demandantes de bens de consumo finais que os países primário-exportadores se inseriram na civilização industrial, marcando definitivamente os rumos da sua industrialização no século XX (FURTADO, 1974).

Por último, o conceito de Modernização traduz o “processo de adoção de padrões de consumo sofisticados sem o correspondente processo de acumulação de capital e progresso nos métodos produtivos”. Em outros termos, a industrialização tardia da periferia moldou-se à demanda local, de bens supérfluos que antes eram importados. A industrialização brasileira, portanto, reproduz a dependência, definida como “a situação particular dos países cujos padrões de consumo foram modelados do exterior” (FURTADO, 1974).

Desta forma, nossa industrialização não contribuiu para a formação de um país autônomo, mas perpetuou padrões de exploração e desigualdade típicos de sociedades subdesenvolvidas. Furtado (1974) avançou qualitativamente na discussão sobre desenvolvimento apontando a necessidade de discutir de forma integrada produção e circulação, já que nem todo crescimento é bom para a coletividade e nem toda industrialização aponta para a autonomia das nações.

² “A função principal do mito é orientar, num plano intuitivo, a construção daquilo que Schumpeter chamou de *visão* do processo social, sem a qual o trabalho analítico não teria qualquer sentido. Assim, os mitos operam como faróis que iluminam o campo de percepção do cientista social, permitindo-lhe ter uma visão clara de certos problemas e nada ver de outros, ao mesmo tempo que lhe proporcionam conforto intelectual, pois as discriminações valorativas que realiza surgem ao seu espírito como um *reflexo* da realidade objetiva.” (FURTADO, 1974, p. 13).

O desenvolvimentismo e os reflexos na política urbana: a acumulação de capital *versus* a cidade (1956-1980)

Uma vez problematizada a concepção de desenvolvimento que predominou no Brasil e em outros países da América Latina entre as décadas de 1950 e 1980, deve-se discutir como ela influenciou sua dinâmica urbana. Primeiramente, é preciso levar em conta que a “questão urbana” na região é mediada pela realidade do subdesenvolvimento e da dependência externa, o que é decorrência de sua formação histórica e de sua posição periférica no âmbito do sistema capitalista mundial (Castells, 2006; Singer, 1995). De acordo com Quijano (1978), o processo de urbanização da América Latina é dependente e, por essa razão, apenas a superação desta condição permitiria a resolução dos problemas ditos urbanos dessas sociedades. Em outras palavras, as mazelas presenciadas nas cidades latino-americanas não seriam causadas pela condição urbana em si, mas condicionadas pelo caráter dependente dos países em que se situam.

Assim como Furtado, Quijano (1978) também sublinhou o papel da dependência cultural nas sociedades subdesenvolvidas, a qual decorreu de sua entrada no mundo industrial por meio do consumo de bens industriais importados. A penetração e posterior expansão de padrões de vida oriundos do exterior se deu por meio de um poderoso aparato tecnológico de difusão e da acentuação das relações de dependência. Entretanto, Quijano argumentou que a dependência cultural seria resultado da imposição interna da sociedade dependente, através de mecanismos econômicos. Ou seja, não se trata de uma mera cópia, mas o resultado da configuração de estruturas que perpetuam a dependência. Como vimos na seção anterior, a ideia de que alcançar o padrão de vida de países que se industrializaram primeiro se perpetuou como um sinônimo do desenvolvimento, ainda que não explicitamente. O ideal de modernização passaria não apenas pelo consumo dos bens industriais, mas pela produção interna dos mesmos, contornando as limitações impostas pelo Balanço de Pagamentos de uma economia primário-exportadora.

Os estímulos à industrialização por substituição de importações emergiram primeiramente no contexto da desorganização da divisão internacional do trabalho, após o colapso de 1929, mas seu impacto sobre a urbanização tornou-se mais notável no pós-guerra, quando as preocupações com a temática do desenvolvimento dominaram o debate público. Segundo Cano (2011), a aceleração da urbanização ocorreu a partir da década de 1950, depois de duas décadas de lenta expansão concomitante com o processo de industrialização engendrado pela crise de 1929. Até então, a modernização da agricultura paulista não era tão intensa, sendo que os migrantes do campo conseguiam ser absorvidos pela expansão industrial e urbana da capital. A intensificação da modernização no campo paulista e o aumento dos fluxos migratórios regionais contribuíram para ampliar a urbanização de São Paulo.

A despeito do crescimento industrial intenso entre 1956 e 1961, a situação do emprego urbano na década de 1960 não foi tão positiva como se poderia esperar, em razão do reequipamento de alguns setores tradicionais e da pouca interação entre indústria e serviços produtivos (Cano, 2011). Desse modo, a criação de empregos não foi proporcional ao crescimento industrial nem à quantidade de mão-de-obra disponível no meio urbano. A

principal consequência desse descompasso entre emprego urbano e aumento populacional foi o que os autores clássicos do urbano inicialmente chamaram de marginalização, a qual seria uma decorrência do próprio processo de produção capitalista e rebaixaria os custos com mão-de-obra para as indústrias monopolistas instaladas no pós-guerra (Kowarick, 1985).

No caso brasileiro, a associação entre desenvolvimento nacional e industrialização foi bastante explícita no governo de Juscelino Kubitschek, que lançou o Plano de Metas (1956-1960). A temática do desenvolvimento apareceu nos discursos de JK ainda durante a campanha presidencial de 1955 e se manteve ao longo do mandato. Para ele, o desenvolvimento se daria por meio do processo de industrialização e permitiria melhorar o padrão de vida da população como um todo. A hipótese adotada era que, ao se superar a miséria e o atraso por meio do crescimento econômico, não haveria espaço para a “subversão” da ordem. Logo, o desenvolvimentismo de Kubitschek era transformador e inovador no campo econômico, porém abertamente conservador nas áreas política e social, visto que a preservação da ordem era considerada imprescindível (Cardoso, 1977).

O tipo de indústria fomentado também desempenhou um papel de destaque no que diz respeito à geração de emprego e ao uso do excedente. De modo geral, a industrialização periférica se caracteriza pela primazia da tecnologia de produto e pela subutilização da capacidade produtiva em decorrência da estreiteza do mercado, minimizando os ganhos de produtividade. Tal industrialização era “como um edifício que se constrói de cima para baixo” (Furtado, 1981, p. 127), visto que privilegiou a constituição de setores de bens finais e negligenciou a construção de um setor de bens intermediários e de capital. A introdução de padrões de consumo das economias avançadas pressionaria o uso do excedente no sentido da diversificação do consumo de uma minoria, gerando uma grande discrepância entre a capacidade de acumulação e as pressões de parte da sociedade para diversificar a demanda (Furtado, 1981).

A tecnologia importada do centro do sistema capitalista mostrou-se inadequada à realidade da periferia porque não era capaz de absorver o excedente de mão-de-obra existente, devido a seu caráter poupador de trabalho. O reforço da superabundância de mão-de-obra impediria a progressiva transferência de aumentos de produtividade física do trabalho para os salários, produzindo bloqueios à expansão da capacidade de consumo da sociedade (Furtado, 1983). Entretanto, é preciso apontar que a escolha da tecnologia era feita pelas empresas transnacionais que instalaram suas filiais nos países subdesenvolvidos no pós-guerra, visando reduzir custos e aumentar sua competitividade diante dos concorrentes de outros países. Tais empresas trouxeram o capital e a tecnologia, absorvendo nesse processo a mão-de-obra barata e o capital local, o que aumentou seu raio de manobra. Por sua vez, os planos de produção e os mercados internos dos países periféricos tiveram que se adaptar à ação global das transnacionais (Furtado, 1974; 1983).

Nesse ponto, devemos voltar nossa atenção ao papel desempenhado pelo Estado em países como o Brasil, visto que foi por meio da ação estatal para a promoção do desenvolvimento que se consolidaram as tendências dependentes de urbanização. De acordo com Lessa e Dain (1982), o Estado atuou como mediador entre o capital nacional e o capital internacional e, desse modo, garantiu a hipertrofia dos lucros do capital nacional não industrial, como o capital imobiliário. Em outras palavras, a sobrevivência dessa fração do

capital dependeu de uma ação política e viabilizou uma “harmonia de interesses” com as transnacionais. Para Fiori (1994), esta seria uma demonstração da fraqueza do Estado brasileiro diante dos interesses privados, a despeito do autoritarismo pós-1964. Os motivos centrais para esse quadro seriam, de um lado, o alto grau de internacionalização da indústria, a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, e, de outro, o tipo de pacto político interno em vigor. Tal fraqueza relativa teria levado o Estado a optar sempre pela “linha de menor resistência”, a exemplo da inflação e do endividamento interno e externo como meios de financiar o processo de industrialização.

Além de estimular setores que produzem bens para o atendimento da demanda de uma minoria, o Estado brasileiro privilegiou-a de outras maneiras, como na política urbana. Para Oliveira (1982), a emergência de uma nova estrutura de classes a partir do surgimento de uma camada gerencial associada ao capitalismo monopolista conferiu maior importância às “classes médias”, ao passo que as classes populares, isto é, os trabalhadores, foram progressivamente excluídos da arena política. O peso social dessas classes médias na nova estrutura social determinou as principais demandas nas cidades brasileiras, as quais foram acolhidas pelo poder público em suas diferentes esferas. Dessa maneira, criou-se uma situação de conflito entre o Estado e a sociedade civil em sua maioria, visto que as demandas das classes mais baixas foram negligenciadas.

Esse processo de negação do papel político das classes populares ou, mais especificamente, dos trabalhadores, foi intensificado durante a ditadura militar, a qual vetou quaisquer manifestações que ameaçassem a ordem vigente e continuou a fomentar o desenvolvimento nos marcos do capital monopolista. Dois exemplos da ação da ditadura nesse sentido foram as políticas de transporte e habitação, as quais atenderam os interesses do setor nacional de construção civil, em particular, as grandes empreiteiras. Campos (2015) apontou que a construção de rodovias e barragens beneficiou grandes grupos empresariais, os quais mantinham estreitas relações com a burocracia estatal e até mesmo tiveram alguns de seus dirigentes em ministérios e outros postos-chave nas áreas de transporte e de energia a partir de 1964.

No caso dos transportes, deve-se destacar que o estímulo conferido à modalidade rodoviária foi anterior à implantação das filiais das corporações automobilísticas estrangeiras, datando das primeiras iniciativas no Governo Washington Luís (1926-1930), durante a década de 1920 (Latini, 2007; Lagonegro, 2008). Na década de 1940, criou-se uma estrutura de financiamento voltada para o financiamento da ampliação e conservação da malha rodoviária, ao passo que os modais ferroviário e marítimo se deterioravam cada vez mais (IPEA, 2010). Evidentemente, os investimentos estatais em novas rodovias e o fomento ao setor automobilístico durante o Plano de Metas reforçaram o viés rodoviarista, ainda que não o tenham criado. O setor de transportes teve participação de cerca de $\frac{1}{3}$ do valor dos investimentos do Plano (94,9 bilhões de cruzeiros), sendo que 38 % dos investimentos em transportes coube às ferrovias, ao passo que às rodovias foram destinados 26% (Gattás, 1981; Barat, 1978). Apesar disso, as metas quantitativas para as ferrovias não foram atingidas, diferentemente do caso do setor rodoviário, no qual as metas de construção e pavimentação de rodovias foram além do planejado (Barat, 1978).

Durante a ditadura, houve a preocupação de “sanear” setores considerados deficitários por seu potencial de acelerar a inflação por meio do déficit orçamentário. O setor ferroviário era um desses ramos problemáticos que passaram por um processo de “racionalização”, o que significava desativar ramais tidos como “anti-econômicos”, cortar custos e adequar as tarifas ao custo dos serviços prestados. (Dreifuss, 1981; Barat, 1978). Enquanto isso, o setor rodoviário ganhou novas fontes de recursos com a criação da Taxa Rodoviária Única (TRU), em 1969, e do Imposto sobre os Serviços de Transportes Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Passageiros e Cargas (ISTR), em 1976, bem como contaram com crédito externo, recursos do Tesouro e até mesmo pedágios em determinados trechos rodoviários (IPEA, 2010; Pessoa, 1993).

Quanto à indústria automobilística, a partir de 1966 houve a retomada de seu ritmo de expansão, apoiada, em um primeiro momento, na criação de consórcios, a fim de financiar a venda dos estoques de veículos existentes. O setor também passou por um movimento de fusões, em resposta à pressão das novas condições do mercado nacional (Almeida, 1972). Essa indústria foi uma das que cresceram durante o chamado “milagre econômico” (1967-1973), o qual, de acordo com Furtado (1972), foi embasado pela concentração de renda promovida pelo regime ditatorial. Desse modo, o Estado, através da combinação de políticas de fomento às rodovias, crédito para a compra de automóveis e concentração da renda a favor dos potenciais compradores desses bens, deu suporte para o crescimento do setor automobilístico. As consequências dessa política seriam sentidas principalmente a partir dos choques de preço do petróleo nos anos 1970, motivando a busca de outras alternativas de transporte e combustível.

A concentração no modal rodoviário constitui um problema logístico para um país continental assim como a lógica do carro próprio lota as cidades de veículos. A configuração das cidades brasileiras foi, ao longo do século XX, adaptando-se para receber os frutos da indústria automobilística, com a abertura de largas ruas e avenidas, desalojando quem estivesse no caminho do ‘progresso’. Ao mesmo tempo, a saída individualizada para o transporte interurbano mascara a ausência de política de mobilidade das cidades.

O binômio automóvel-rodovia e a conformação da indústria automobilística completaram o ciclo de industrialização pesada³ com consequências negativas conhecidas para a mobilidade e poluição urbana. O projeto rodoviarista foi parte essencial do projeto desenvolvimentista, pois uniu acumulação sustentada e diversificação do consumo, ainda que para tanto fosse necessário concentrar renda (FURTADO, 1968).

Um segundo caso a ser destacado é o da moradia. O acesso a terra é problema histórico no Brasil e guarda raízes profundas na nossa história colonial. Dentro do período desenvolvimentista, tivemos nos anos 1930 a experiência dos Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAP), que financiavam a casa própria a partir dos depósitos de aposentadoria de algumas categorias profissionais. Não era, no entanto, suficiente tendo em vista o montante de recursos necessário para o ritmo de urbanização em curso. O financiamento imobiliário é de longo prazo e de grande monta e exige vultuosas somas de recursos de longa amortização.

³ Como destacado positivamente em abordagem como Mello (1982).

Para tanto, a reforma financeira promovida pela ditadura, estruturou um sistema bancário unificado nacionalmente e criou as bases para o financiamento de longo prazo.

Já em 1964, tinha sido criado o Banco Nacional da Habitação (BNH), com a proposta de combater o déficit habitacional e gerar empregos urbanos, problemas que se agravavam frente à intensa migração campo-cidade. A proposta de criação de um banco que financiasse a casa própria, abandonando outros modelos de provisão habitacional, encontrou argumentos inclusive políticos, como o intuito de minimizar reivindicações e lutas trabalhistas frente aos governos militares ao criar na classe trabalhadora um sentimento de proprietários.

O projeto, porém, tomou impulso apenas a partir da estruturação de um sistema de financiamento coletivo à produção com a criação da estrutura de financiamento do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) nos moldes que permanecem até hoje. Seus principais fundings eram o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)⁴ e o Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), que até a extinção do BNH em 1986 permaneceram sob sua gestão.

Foram construídas quatro milhões de moradias em pouco mais de 20 anos de atuação, mas ainda assim o intenso influxo de recursos para a construção durante a ditadura não logrou atenuar o processo de favelização em curso ainda que tenha permitido que o circuito imobiliário completasse sua estruturação. As moradias concentraram-se no atendimento às camadas médias da população, mas era nas camadas populares que se concentrava o déficit habitacional (MARICATO, 1987; FIX, 2011)

O balanço daquele período permite observar como os fundos coletivos foram drenados para garantir as atividades da indústria da construção e a rendas mercantis. Os ganhos do imobiliário não foram apenas pela construção e incorporação, mas também puramente mercantis, como com a expansão da franja urbana pela abertura de lotes em distantes periferias, forçando a estruturação de infraestrutura pública, e, desse modo, valorizando imediatamente as terras intermediárias (CANO, 2010; LESSA, DAIN, 1982).

A concentração da atividade industrial e dos investimentos públicos em infraestrutura e habitação elevaram São Paulo e Rio de Janeiro à categoria de metrópoles nacionais, com as vantagens e as mazelas que essa condição trouxe consigo. Se, por um lado, elas eram loci de tomada das principais decisões em termos econômicos, por outro, passaram a conviver com os congestionamentos, a poluição e a miséria dos excluídos das benesses do projeto de desenvolvimento. Embora outras regiões metropolitanas tenham sido criadas, conforme apontou Schmidt (1983), ainda havia forte polarização em torno daquelas duas metrópoles, ampliando as disparidades regionais. Se esse já era um efeito esperado da concentração da indústria na região sudeste, os projetos de desenvolvimento patrocinados pelo Estado ampliaram o fosso existente entre as regiões. É possível ponderar que as áreas com maior densidade populacional demandam mais atenção e recursos do que aquelas escassamente povoadas, mas isto provavelmente não foi a principal diretriz do direcionamento dos recursos públicos.

⁴ Criado em 1966 como contrapartida ao fim da estabilidade no emprego. O fundo reúne a poupança coletiva compulsória do conjunto dos trabalhadores celetistas.

Na década de 1970 houve certa “tomada de consciência” a respeito dos problemas urbanos, como no caso dos transportes, principalmente após o primeiro choque de preços do petróleo, em 1973. Constatou-se que foi dada uma ênfase excessiva para a modalidade rodoviária (Barat, 1978), o que não apenas levava a maiores custos de transporte no agregado, mas também contribuía para manter a dependência em relação aos derivados de petróleo. Além disso, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) apontou para a necessidade de investir mais no transporte coletivo nas metrópoles, de maneira a atenuar as questões da poluição e dos congestionamentos (Brasil, 1974).

Em relação ao II PND, deve-se apontar que existia uma contradição entre suas propostas mais gerais e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) a ele vinculada (Souza, 2004). Em primeiro lugar, essa contradição se dava por existirem duas políticas urbanas: a de fato, ou seja, as ações e investimentos que ocorriam nas cidades, e a de direito, presente nas normas, diretrizes, programas e projetos. Em segundo lugar, havia uma tentativa de compatibilizar a política urbana com o desenvolvimento econômico nacional de modo mais geral, partindo de uma visão funcionalista do espaço urbano, isto é, um lugar que abrigava diversos setores econômicos.

Souza (1994) também mencionou a importância de duas concepções distintas sobre o urbano: a globalista, que enxergava o espaço urbano como uma totalidade, e a setorialista, com uma visão segmentada da realidade. Apesar de esta última ser considerada um retrocesso para muitos especialistas, ela foi a base para a política urbana implementada, visto que as prioridades eram estabelecidas com base nos setores, não nos lugares. Ou seja, pensava-se o problema dos transportes, a questão da habitação, a política de emprego, não em uma cidade ou rede de cidades. Ademais, apesar de expressar preocupação com as desigualdades regionais, essa política contribuiu para mantê-las ou até mesmo aprofundá-las, já que os investimentos estavam concentrados nas principais áreas metropolitanas do país. Enquanto a PNDU estabeleceu áreas de contenção da urbanização e outras de promoção, os investimentos do II PND favoreceram justamente as primeiras, localizadas na região Sudeste.

O crescimento acelerado das duas metrópoles nacionais verificado até os anos 1970 não se manteve na década seguinte, devido à crise que a caracterizou e afetou a indústria localizada nesses centros. A crise fiscal-financeira do Estado, somada às restrições impostas pelo FMI como condição de renegociação da dívida externa, limitou a capacidade estatal de promover a industrialização nos moldes das décadas anteriores, visto que ele estava comprometido com o pagamento dos juros da dívida contraída nos anos de crédito farto (Furtado, 1983; Sampaio, Jr, 1988). A interrupção do financiamento externo por parte dos bancos privados transnacionais também foi um elemento importante para esse processo, já que obrigou os países latino-americanos a contrair a demanda interna para aumentar o superávit comercial destinado ao pagamento dos juros da dívida externa (Furtado, 1983). Por último, mas não menos importante, as empresas transnacionais que atuavam nos segmentos mais dinâmicos da indústria brasileira estavam passando por um processo de reestruturação produtiva e organizacional, o que afetou o volume e o tipo de investimento em suas filiais na periferia capitalista, bem como a localização de suas plantas (Campos, 2009; Chesnais, 1995, 2005).

Como consequência da crise, as regiões metropolitanas que concentravam a atividade industrial passaram a conviver com o aumento do desemprego e da informalidade, além da inflação crescente que encarecia o custo de vida. De acordo com Cardoso Jr (2005), a ruptura da forma de estruturação do mercado de trabalho tem relação com o colapso do padrão de desenvolvimento industrial, já que ambos caminhavam junto desde os anos 1930. As consequências dessa ruptura seriam a mudança no perfil das ocupações urbanas do setor terciário e o alargamento dos segmentos não estruturados do mercado de trabalho. A queda do emprego industrial, especialmente nas metrópoles, teria levado ao aumento das ocupações em serviços e da informalidade (os segmentos não estruturados do mercado de trabalho), como alternativas de sobrevivência. Por último, não só a qualidade do trabalho e do vínculo empregatício piorou, mas também o rendimento real do trabalho (Maia e Siqueira, 2010).

Deve-se ponderar que a posterior desconcentração relativa da indústria não implica que ela tenha abandonado completamente as metrópoles, ou que os investimentos tenham passado a se distribuir homogeneamente pelo território nacional. A “desmetropolitanização relativa” seria uma redução da importância relativa das principais metrópoles, não o declínio em termos absolutos de sua população e atividades produtivas (Souza, 2004). As áreas beneficiadas pela interiorização da indústria são basicamente as cidades médias do estado de São Paulo, próximas à metrópole, e algumas metrópoles como Belo Horizonte, além de alguns nichos específicos em outras regiões (Negri e Pacheco, 1994; Campolina Diniz e Campolina, 2007). Além disso, o papel de liderança das metrópoles se consolidou ao mesmo tempo em que assumiu feições diferentes. No caso de São Paulo, a cidade concentra sede de grandes empresas nacionais e escritórios de transnacionais, bem como um centro financeiro relevante (Campolina Diniz e Campolina, 2007).

Na próxima seção, veremos alguns desdobramentos mais recentes de uma nova onda de entusiasmo com a temática do desenvolvimento, a partir do início dos anos 2000. O que desejamos salientar é que a desarticulação de um projeto de desenvolvimento trouxe consigo reflexos importantes para o meio urbano, como o aumento do peso do setor terciário, muitas vezes em ocupações precárias, e o desemprego aberto. Vale lembrar que a crise dos anos 1980 foi seguida por um movimento de reestruturação produtiva e abertura comercial na década de 1990, levando a uma recuperação da produção sem a correspondente melhora nos índices de desemprego e na estrutura ocupacional. Nesse contexto, as metrópoles perderam parte de sua atratividade inicial, mas não deixaram de ser relevantes, já que passaram a assumir novos papéis e mantiveram a posição de comando da economia nacional.

Em suma, nesta seção procuramos enfatizar dois elementos-chave: a relação entre industrialização e urbanização; e o papel do Estado na promoção do desenvolvimento por meio da industrialização por substituição de importações. A forma que assumiu o esforço industrializante foi fortemente condicionada pelo que Furtado denominou de “modernização dos padrões de consumo”; isto é, o desejo de uma minoria de reproduzir o modo de vida dos países capitalistas centrais condicionou a estrutura produtiva do país e, por meio desta, a configuração do meio urbano. Desse modo, os problemas comuns aos centros urbanos brasileiros guardam estreita relação com as políticas econômicas adotadas para promover o que se entendia por desenvolvimento. Ainda que a industrialização tenha complexificado o

tecido econômico do país, não foi condição suficiente para romper com o subdesenvolvimento e a dependência externa, fenômenos que se manifestam concretamente no meio urbano.

Desenvolvimento revisitado (2000): consumidor ou cidadão?

Assistimos nos anos 2000 à retomada do crescimento econômico, puxada especialmente pela combinação de um ciclo de commodities no mercado internacional, com aumento da demanda e de preços de alguns bens, como minério de ferro e soja, e um impulso ao consumo devido ao aumento do emprego e da renda. O governo Lula, porém, não rompeu com a política macroeconômica que vinha sendo executada no Brasil desde 1999. A combinação de regime de metas de inflação, câmbio flutuante e geração de superávit primário busca o controle inflacionário e a credibilidade junto aos mercados, gerando, porém, sérias limitações ao crescimento sustentado da dinâmica econômica (CANO; SILVA, 2010).

O cenário externo favorável permitiu conciliar políticas monetárias restritivas com medidas fiscais expansionistas, já que o aumento da arrecadação abriu margem para financiar a elevação dos gastos e investimentos governamentais. A partir de 2006 o governo tomou medidas deliberadamente expansionistas, reduzindo a taxa SELIC para baratear o crédito, e assim estimulou a economia via aumento do consumo e investimento, também aumentando o salário mínimo e os gastos com infraestrutura. A aceleração do crescimento elevou a receita tributária do governo, que financiou tais políticas sem comprometer o resultado primário (BARBOSA, 2013).

No plano teórico, enfatizamos a emergência do chamado “novo desenvolvimentismo”, o qual constituiria uma resposta aos excessos do neoliberalismo da década anterior, ainda que também se mostrasse crítica ao que chamou de “velho desenvolvimentismo” (CARNEIRO, 2012; BRESSER PEREIRA, 2006). A estratégia perdurou até o começo de 2014 e durante todo esse período abriu-se um debate sobre sua pertinência, a partir do entendimento que a combinação da atuação do Estado na economia com política sociais assumiria uma nova etapa em direção ao desenvolvimento. De maneira geral, o novo desenvolvimentismo - em suas várias vertentes - poderia ser visto como uma tentativa de conciliar aspectos “positivos” do neoliberalismo e do velho desenvolvimentismo e depurar os aspectos “negativos” desses dois polos, supervalorizando os primeiros e desconsiderando os segundos. Ademais, ao partir do suposto de que o crescimento é fundamental para enfrentar as desigualdades sociais, confunde-se a ideia de desenvolvimento com crescimento econômico. Em suma, os novos desenvolvimentistas se atêm ao horizonte restrito da macroeconomia e não tratam de questões estruturais (SAMPAIO JR, 2012).

Todavia, o novo desenvolvimentismo não produziu impactos comparáveis aos do debate levado a cabo nas décadas de 1950 e 1960, desaparecendo conforme eram erodidas as condições que lhe davam sustentação. O contexto econômico e político interno e externo dos anos 2000, por sua vez, trazem pistas mais interessantes no que tange às tentativas de promover políticas de cunho desenvolvimentista.

Dentro desse cenário macroeconômico foram tomadas algumas medidas que nos permitem traçar paralelos com os elementos trabalhados na seção anterior, especialmente com relação ao transporte e a moradia. A articulação entre política macroeconômica e urbano aparece muito clara com as políticas anticíclicas após a eclosão da crise econômica de 2008 quando, em prol da manutenção do crescimento e do emprego são lançadas políticas específicas de estímulo à indústria automobilística e o programa Minha Casa Minha Vida é anunciado.

A recuperação do emprego formal gerou impactos positivos no saldo do FGTS, assim como no resultado líquido do sistema de poupanças - fundings da política habitacional. O aquecimento do mercado interno em decorrência do crescimento puxado pela demanda externa e de políticas sociais como a valorização do salário mínimo também se viu acompanhar pela retomada dos investimentos públicos em áreas estratégicas. Entre os principais programas levados a cabo pelos governos petistas, encontram-se o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007, e o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), de 2009, sendo o primeiro voltado para a infraestrutura e o segundo, para a construção de moradias subsidiadas.

Apesar de serem programas de investimento público, é possível em ambos a opção pela iniciativa privada, em especial no caso da habitação. No caso da infraestrutura, os investimentos do PAC foram acompanhados pelo crescimento de parcerias público-privadas, regulamentadas pela Lei 11.079 / 2004 (IPEA, 2010). Em outras palavras, não se trata mais da mera contratação de empresas para realização de obras ou prestação de serviços, mas da delegação da administração da infraestrutura para os entes privados. Ainda assim, os riscos são socializados, cabendo ao governo a garantia de uma lucratividade mínima para os investidores que ganharem a licitação.

O resultado conjunto da política habitacional foi um aquecimento da produção de moradias já na primeira década do século XX. O programa Minha Casa Minha Vida veio manter elevadas as vendas do setor frente à reversão de expectativas frente à crise de 2008. As incorporadoras, que eram empresas predominantemente de capital nacional, passam por processos de abertura de capitais, com vistas a captar recursos para alavancar as operações, especialmente com a formação de banco de terras (Fix, 2011). O ideário da casa própria foi novamente mobilizando, em detrimento de outras formas de provisão habitacional. Assim, o direito à moradia novamente parece ter sido instrumentalizado para atuar como frente de acumulação, agravado pela abertura de capitais e pela transferência de lucros e dividendos para fora do país.

A casa própria do brasileiro médio tornou-se parte do circuito global de acumulação do capital. Do ponto de vista arquitetônico, diversos estudos mostram a precariedade dos projetos, padronizados e diversas vezes inadequados ao clima da região. As plantas são pequenas e padronizadas, não comportando mudanças do núcleo familiar, assim como desconsideram a composição e hábitos familiares nacionais.

No que diz respeito ao transporte, as políticas anticíclicas empreendidas acabaram por reforçar o binômio rodovia-automóvel, ainda que não com a mesma ênfase do período de auge do “rodoviarismo”. De um lado, o incentivo aos investimentos na infraestrutura manteve

a liderança das rodovias, contempladas com o lançamento da segunda fase do programa federal de concessões rodoviárias, a partir de 2008, e com as Parcerias Público-Privadas (PPP) (IPEA, 2010), embora houvesse projetos para outros modais. De outro lado, a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)⁵ para automóveis também teve como propósito contrabalançar os efeitos da crise externa sobre o mercado interno, porém ratificou a prioridade dada ao transporte individual, o qual se beneficia das deficiências do transporte coletivo.

De maneira análoga ao que ocorreu com a habitação, as políticas de transporte passaram necessariamente pelo mercado, seja sob a forma de investidores privados na infraestrutura, seja pelo incentivo fiscal ao setor automobilístico. O cidadão que demanda do Estado serviços públicos de qualidade, por sua vez, transformou-se em mero consumidor - efetivo ou potencial - de bens e serviços que adquire junto ao setor privado, embora com generosos subsídios para este último. Como consumidor, suas insatisfações se manifestam de forma individual e imediatista, mostrando que suas prioridades estão alinhadas com as políticas voltadas para um desenvolvimento ilusório.

O saldo dessas políticas é paradoxal: por mais que o acesso a determinados bens, como a casa própria ou o automóvel, tenha se expandido, não aumentou a qualidade da vida das pessoas nas cidades. A grande distância dos novos conjuntos residenciais em relação ao centro urbano, os congestionamentos cada vez maiores e a poluição decorrente de mais veículos nas vias públicas fazem com que as conquistas em termos materiais sejam compensadas, em parte, pela perda de bem-estar. A despeito da inadequação desse modelo de construção da cidade em pleno século XXI, ele é tacitamente aceito quando são adotadas estratégias que têm como horizonte a assimilação de tudo que há de mais moderno e luxuoso no mundo, custe o que custar.

Considerações finais

Nosso ponto de partida foi a existência de uma estreita relação entre as ações estatais no meio urbano e determinada noção de desenvolvimento, disseminada amplamente após a Segunda Guerra Mundial. Os principais expoentes da teoria do desenvolvimento argumentavam que não se buscava simplesmente o “crescimento econômico”, isto é, o aumento anual do produto interno bruto, pois o objetivo era promover a transformação nas estruturas produtivas do país. Na prática, as políticas desenvolvimentistas se guiaram pelo pressuposto que um dia os países subdesenvolvidos seriam capazes de alcançar o patamar de consumo das sociedades desenvolvidas, as quais eram a referência do que era “moderno”. Nisso consistia o que Furtado chamou de “mito do desenvolvimento”, que levou tantos países a sonhar com um padrão de vida muito além de sua capacidade de acumulação.

A industrialização era o principal projeto desenvolvimentista, visto que permitiria aos países subdesenvolvidos diversificar sua estrutura econômica e assim diminuir a vulnerabilidade em relação aos reveses do comércio internacional. Os investimentos industriais concentraram-se em algumas cidades e regiões, atraindo para si contingentes

⁵ Uma das medidas anticíclicas de 2008 foi a isenção do IPI para a indústria automobilística, de forma que pudesse eliminar o estoque acumulado pela reversão de expectativas e, então, retomar a produção.

populacionais expulsos do campo. Na cidade, esses migrantes encontraram uma infraestrutura incapaz de atendê-los na velocidade de sua chegada e uma indústria que não conseguia empregar a todos que a ela se voltavam. Apesar dos problemas crescentes, a política urbana tinha outras prioridades, relacionadas ao projeto maior de desenvolvimento industrial. As questões do transporte e da habitação, por exemplo, foram encaminhadas de modo a atender aos interesses dos setores de construção civil e automobilístico, bem como as parcelas mais abastadas da sociedade.

Depois de duas décadas praticamente no ostracismo, o tema do desenvolvimento voltou a ganhar destaque no debate acadêmico e público brasileiro nos anos 2000. O crescimento econômico puxado pela demanda de produtos primários do mercado internacional, a vitória do Partido dos Trabalhadores nas eleições presidenciais de 2002 e as políticas sociais e econômicas empreendidas por ele são alguns dos fatores relevantes para se entender esse renascimento do interesse pelo desenvolvimento. Ainda que esse resgate não significasse a aplicação dos paradigmas dos autores “clássicos” da área, é possível ver que no plano das políticas governamentais se mantinha a orientação para o que Furtado havia denominado “mito do desenvolvimento”, isto é, a crença de que a imitação de padrões de vida dos países centrais seria sinônimo de modernidade e, em última instância, do desenvolvimento.

A recente tentativa de retomar as políticas desenvolvimentistas manteve a mesma orientação, colocando em primeiro lugar objetivos macroeconômicos e setoriais. Desse modo, manteve-se uma lógica modernizante pautada na disseminação do consumo de bens finais, em detrimento de bens de consumo coletivo e políticas sociais de alcance universal. O rápido esgotamento do ciclo expansivo apoiado na alta de preço das commodities mostrou a fragilidade desse modelo, o qual não conseguiu atingir seus propósitos econômicos, nem manter as pequenas conquistas na área social.

Nesse sentido, deparamo-nos com as seguintes questões que requerem estudos posteriores para nos aprofundarmos em suas particularidades: 1) Até que ponto a “modernização” continua a ser o pano de fundo da política urbana brasileira; 2) Qual a relação dessa concepção tradicional de desenvolvimento com uma mentalidade de “progresso a todo custo”, que exclui quem não se encaixa na sociedade urbano-industrial; 3) Existe uma transformação do cidadão em um mero consumidor, principalmente nos anos recentes?

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, José. *A implantação da indústria automobilística no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972.

BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978.

BARBOSA, Nelson. Dez anos de política econômica. In: *10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma*. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: FLACSO Brasil, 2013.

BRASIL. *II Plano Nacional de Desenvolvimento*. Brasília: 1974.

BRESSER-PEREIRA, Luís Carlos. *O novo desenvolvimentismo e a ortodoxia convencional*. São Paulo em Perspectiva, v. 20, n. 3, jul.-set. 2006.

CAMPOLINA DINIZ, Clélio; CAMPOLINA, Bernardo. *A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções*. EURE (Santiago), v. 33, n. 98, 2007.

CAMPOS, Fábio. *A arte da conquista: o capital internacional no desenvolvimento capitalista brasileiro (1951-2002)*. Tese (doutorado) – UNICAMP/IE, Campinas, SP, 2009.

CAMPOS, Pedro Henrique. *“Estranhas catedrais”*: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil militar, 1964-1988. Rio de Janeiro: FAPERJ/EDUFF, 2015.

CANO, Wilson. *Ensaio sobre a crise urbana do Brasil*. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 2011.

CANO, Wilson. *Reflexões sobre o papel do capital mercantil na questão regional e urbana no Brasil*. Texto para discussão, Campinas, n. 177, maio 2010.

CANO, Wilson; SILVA, Ana Lúcia Gonçalves. Política industrial do governo Lula. In: *Os anos Lula: contribuições para um balanço crítico 2003-2010*. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

CARDOSO JR, José Celso. A questão do trabalho urbano e o sistema público de emprego no Brasil contemporâneo: décadas de 1980 e 1990. In: JACCOUD, L. (Org.). *Questão social e políticas sociais no Brasil contemporâneo*. Brasília: IPEA, 2005.

CARDOSO, Adauto Lúcio; ARAGÃO, Themis. A. Do fim do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida: 25 anos da política habitacional no Brasil. In: *O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. *Ideologia do desenvolvimento: Brasil: JK – JQ*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

CARNEIRO, Ricardo. *Velhos e novos desenvolvimentismos*. Economia e Sociedade, IE- Unicamp, Campinas, v. 21, número especial, dez. 2007.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CHESNAIS, François. *Globalização e o curso do capitalismo de fim-de-século*. Economia e Sociedade, v. 5, p. 1–30, 1995.

DREIFUSS, René. *1964: a conquista do Estado – Ação Política, Poder e Golpe de classe*. 3a ed. ed. Petrópolis: Vozes, 1981

FIORI, José Luis. *O nó cego do desenvolvimento brasileiro*. Novos Estudos [40], 1994.

FIX, Mariana. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. Tese (doutorado) – UNICAMP/IE, Campinas, 2011.

FURTADO, Celso. *Nova Dependência: Dívida Externa e Monetarismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

FURTADO, Celso. *O mito do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1974.

FURTADO, Celso. *Pequena Introdução ao desenvolvimento: enfoque interdisciplinar*. 2 ed. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1980.

FURTADO, Celso. *Subdesenvolvimento e estagnação na América Latina*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

GATTÁS, Ramiz. *A indústria automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil: origens e perspectivas*. São Paulo: Prelo Ed., 1981.

IPEA. *Rodovias brasileiras, gargalos, investimentos, preocupações com o futuro*. Comunicado do IPEA, v. 52, 2010.

KOWARICK, Lúcio. *Capitalismo e marginalidade na América Latina*. 4ª edição. RJ: Paz e Terra, 1985.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. *A ideologia rodoviarista no Brasil*. *Ciência & Ambiente*, v. 37, p. 39–50, 2008.

LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva*. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LESSA, Carlos e DAIN, Sulamis. *Capitalismo associado: algumas referências para o tema Estado e desenvolvimento*. In: BELLUZZO e COUTINHO. *Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise*. 3ª edição. SP: Brasiliense, 1982.

MARICATO, Erminia. *A Política Habitacional No Regime Militar: Do Milagre Brasileiro À Crise Econômica*. Petrópolis: Vozes, 1987.

MELLO, João Manuel. *O Capitalismo Tardio*. São Paulo: 1982.

NEGRI, Barjas. e PACHECO, Carlos. *Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista*. *Espaço & Debates*, 38, 1994.

OLIVEIRA, Francisco de. *O Estado e o urbano no Brasil*, 1982.

PESSOA, Ruy Silva. *Fontes de Financiamento para a Infraestrutura Rodoviária Federal: Necessidade de Recomposição*. IPEA, Texto para discussão Nº 293, 1993.

PREBISCH, Raul. *O desenvolvimento da América Latina e alguns de seus problemas principais*. In: BIELSCHOWSKY, Ricardo. *Cinquenta anos de pensamento na Cepal*, 2000.

QUIJANO, Aníbal. Dependência, mudança social e urbanização na América Latina. In: ALMEIDA, F. L. A questão urbana na América Latina. RJ: Forense-Universitária, 1978.

SAMPAIO JR, Plínio de Arruda. 2 v. Dissertação (Mestrado) - *Padrão de reciclagem da dívida externa e política econômica do Brasil em 1983 e 1984*. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP, 1988.

SAMPAIO JR, Plínio de Arruda. *Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa*. Revista Serviço Social & Sociedade, São Paulo, n. 112, out./dez/ 2012.

SCHMIDT, Benício Viero. *O Estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, L&PM, 1983.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 13ª edição. SP: Brasiliense, 1995.

SIQUEIRA, Hipólita; MAIA, Alexandre Gori. *Desigualdades nos mercados de trabalho metropolitano e não metropolitano brasileiro (1981-2006)*. Cadernos Metrópole, v. 12, n. 24, jul/dez, 2010.

SOUZA, Maria Adélia. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DÉAK e SCHIFFER (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. SP: UNESP, 2004.