

Reforma Urbana

As cidades são repletas de contradições e injustiças, desde a falta de transporte, periferização, à falta de moradia. Para entendermos o porquê de essas coisas acontecerem temos que fazer um resgate histórico desde a formação das cidades de modo geral, até os panoramas específicos de cada problema que envolve a cidade, como desigualdade espacial, habitação, direito à cidade. Além disso, é importante fazermos um balanço do histórico das lutas por melhorias na cidade até hoje com objetivo de entender erros e acertos e buscar uma nova alternativa.

Formação da cidade

A cidade surge como consequência do processo de divisão social do trabalho e da maior complexificação das relações sociais advindas desse acontecimento. Ou seja, surge da complexificação da atividade humana, possibilitada pelo avanço da tecnologia, maior divisão do trabalho, do crescimento demográfico e da própria aglomeração de pessoas.

A maior mudança dentro da história das cidades se deu com a industrialização que causou o êxodo rural em conjunto com outros fatores e atraiu trabalhadores para a cidade. As massas de expropriados do campo, agora aglomeradas nos centros urbanos, são força de trabalho (e exército de reserva) para indústria na busca de atender um mercado que ela mesma mundializava. Surgem assim as mazelas da superconcentração de população, sem moradia digna ou condições de saneamento.

O espaço urbano, mesmo passando por reformas e intervenções mais ou menos profundas em cada lugar ou país, continua como um reflexo das classes sociais e espelho das contradições do capitalismo. Desde as primeiras décadas da industrialização até os dias de hoje, os trabalhadores conseguiram através de muita luta alguns avanços nas condições das cidades.

No Brasil o desenvolvimento da cidade e seu processo de reformas apresenta as particularidades do desenvolvimento capitalista dependente, onde as classes dominantes nativas se desenvolveram aliadas ao imperialismo, num processo de fusão entre as oligarquias com a burguesia, o que conformou uma burguesia nativa com um caráter fortemente autoritário. Desta forma, no Brasil, diferente de alguns países capitalistas centrais, as classes dominantes são incapazes de dar consequência às reformas mais básicas necessárias em nossa sociedade como a reforma agrária e urbana.

A urbanização brasileira apresenta notável aceleração a partir das décadas de 1970 e 1980, onde as transformações econômicas do setor produtivo industrial e as transformações técnicas no campo obrigam grandes parcelas da população a migrarem para as cidades para vender sua força de trabalho.

Nas cidades a concentração de terras e a impossibilidade de acesso ao solo urbano tornam a ocupação de terras parte integrante do processo de urbanização no Brasil, que também é marcada: (1) pela forma da industrialização brasileira, que apresenta superexploração da força de trabalho, e que não inclui no custo de reprodução da força de trabalho o custo da mercadoria habitação, deixando como alternativa a ocupação de terrenos e a autoconstrução da moradia; (2) profunda influência dos agentes imobiliários (construtoras,

imobiliárias, proprietários) nas definições dos investimentos das cidades, que priorizam recursos para as obras de infraestrutura urbana que favoreçam a especulação imobiliária e não a democratização do acesso à terra; (3) pela aplicação arbitrária das leis urbanísticas que tolera inúmeras irregularidades (como forma de contenção da revolta popular), mas que pode ser rígida se for do interesse do mercado (MARICATO,1994). Esta última se apresenta como traço autocrático do estado brasileiro.

Como produto histórico mediado por estas características acima citadas, o espaço urbano brasileiro reflete a sociedade de classes em que vivemos, através da segregação sócio espacial, expressa na dicotomia, por exemplo, entre os bairros operários e favelas e os suntuosos e ostensivos bairros de alta renda, onde as condições de reprodução da vida são gritantemente desiguais.

Desigualdade espacial

Existem bens básicos à existência humana, como o sol, ar, água e solo, por exemplo. Esses bens, de forma lógica poderiam ser patrimônio comum, pois são de interesse de todos e necessários a todos. Porém, o que vemos em nossa sociedade é a busca pela privatização desses bens, como é o caso do solo.

O solo não é fruto de trabalho humano, ele é pré-existente, independe das relações de produção. Como esses elementos nos são cotidianos, por vezes diminui-se a visão crítica sobre sua existência. Historicamente se criaram maneiras de privatizar esses bens, tornando-os de posse de grupos ou indivíduos.

O solo não é produzido, mas ele é utilizado para a produção, ou seja, ele pode ter fins produtivos. Os dois usos principais do solo na nossa sociedade são para o consumo ou para a produção, as atividades produtivas geram riqueza e as atividades de consumo reproduzem a vida do indivíduo ou da sociedade. Existem consumos mais individuais ou coletivos. No que tange o uso do solo podemos falar de uma casa (individual) ou de uma rua (coletiva), por exemplo. Além da separação entre usos individuais e coletivos, em nossa sociedade capitalista há a separação entre urbano e rural. Os espaços rurais de modo geral são menos densos e destinados à produção e não ao consumo

Devido ao processo de automatização do campo e industrialização da produção, com as agroindústrias, as relações de trabalho no meio rural tem se alterado, com os camponeses perdendo seu espaço de subsistência e tendo uma relação assalariada, o que tem ocasionado a migração.

Nos espaços urbanos a alta densidade impera, gerando grande ocupação e uso do solo. Predomina o setor secundário e terciário, sendo as atividades produtivas do setor primário pouco expressivas. Cabe ressaltar que as atividades de consumo possuem destaque nas cidades, ocupando a grande maioria do seu território: é grande a complexidade e a diversidade de funções e de pessoas. Dentro dessa lógica, de grande espaço para o consumo e pouco para a produção, as cidades não se sustentam, necessitando de produção externa para alimentar todo esse consumo e acúmulo de pessoas. (Santos, 1990)

A relação entre quem detêm os meios de produção e quem vende sua força de trabalho se assalariando gera uma maneira desigual de se apropriar do fruto do trabalho. Maneiras diferentes de se apropriar do trabalho e do que é produzido socialmente também significam

maneiras diferentes de se apropriar do espaço físico. Essa desigualdade econômica gera também uma desigualdade espacial, nessa transição de um modelo agrícola de subsistência para um modelo onde predomina a produção e circulação de mercadorias tudo se torna mercadoria, inclusive a própria terra, contudo o preço da terra é inacessível para a maioria desses trabalhadores pelo valor que sua força de trabalho possui, sobretudo no período inicial de formação das cidades onde o exército industrial de reserva de força de trabalho era muito grande.

Isso não é decorrência apenas do modo de produção capitalista mas é um processo histórico, a economia capitalista se apropria de estruturas latifundiárias pré-existentes o que contribui para gerar espaços mais desiguais.

A cidade é local de disputa de capitais e especulação. Nesse sentido a localização torna-se uma mercadoria cara, o que impulsiona a expansão da cidade informal. Os mais ricos querem juntar-se e procuram isolar-se, os pobres são degradados para os locais com piores condições urbanísticas. Essas condições urbanísticas são determinadas pelas externalidades, que são fatores sobrepostos a um terreno urbano capazes de motivar sua ocupação, existem externalidades positivas e negativas. Como externalidades positivas podemos citar proximidade do mar, existência de rede de esgoto e boa vizinhança. Como externalidades negativas: grande distância do local de trabalho, falta de transporte e segurança, insalubridade. Acessibilidade é a capacidade de se consumir externalidades positivas, apenas as rendas mais elevadas tem acessibilidade plena à cidade (Villaça, 2001).

A questão da habitação

“(...) não é a solução do problema da habitação que resolve ao mesmo tempo a questão social, mas é a questão social que tornará possível a solução do problema da habitação”.

Friedrich Engels. **Contribuição ao Problema da Habitação.**

Como necessidade básica o ser humano necessita se abrigar. Primeiro cabe salientar que expressão “o problema da habitação” se refere a um problema que tem lugar na história. Quando definido de maneira abstrata que se refere à dificuldade do ser humano encontrar abrigo que dê conta de suas necessidades de proteção, segurança, etc.

Ao contrário de em uma relação cidadão-escravo ou senhor feudal-servo, onde as classes dominantes se viam na obrigação de garantir condições de moradia ou acesso à terra para as classes dominadas, na nova relação entre capitalistas e trabalhadores assalariados, os trabalhadores vendem sua força de trabalho para ter acesso a mercadorias que lhes permitam sobreviver, e isso faz com que ao contrário de nas sociedades anteriores a classe dominante não tenha a obrigação de oferecer habitação à classe dominada.

Contudo existe uma contradição, ao mesmo tempo em que esses trabalhadores não possuem acesso à terra devido ao valor da terra, existe uma necessidade para que a produção continue de que estes habitem de alguma maneira. Isso faz não só com que se instalem em áreas longe dos centros urbanos privadas de infraestrutura gerando periferização, ou em áreas de risco próximas aos locais de trabalho, mas também coloca a autoconstrução como solução.

A autoconstrução se coloca, então, como trabalho não pago realizado pelo trabalhador para garantir a reprodução de sua força de trabalho. A produção da moradia por parte do

indivíduo que dela fará uso reduz os custos para os empresários e para o estado na garantia de condições de vida urbana e moradia.

O resultado da autoconstrução geralmente apresenta uma série de problemas devido às condições precárias em que é produzida, além do despreparo técnico. A academia exulta as soluções de autoconstrução, atribuindo a elas enorme criatividade. Entretanto, a análise detalhada desta criatividade revela a determinação econômica pela disponibilidade e preço de materiais, além do processo de incorporação da arte de forma pasteurizada e limitante (kitsch). Esse elogio à produção autônoma de moradia é uma naturalização da desigualdade nas oportunidades de acesso à moradia.

O governo, ao lançar mão de políticas públicas, esconde as reais intenções desta com alguns discursos. Por vezes, o discurso e a ação coincidem razoavelmente na superfície, mas podem esconder a real intenção, geralmente atrelada a ganhos econômicos para a burguesia. Políticas públicas apresentam muitas vezes interesses contraditórios, como exemplo temos a casa própria, que é construída ideologicamente, a princípio, pela defesa de que garante segurança social e econômica. A transformação das relações capitalistas transformaram essas ideias em relações sociais, a partir do atrelamento de propriedade de casa às facilidades de crédito, financiamento, empréstimos, além de ser de fato uma eficaz defesa contra a inflação. O Estado realiza uma série de intervenções na esfera jurídica que minam a oferta de casas de aluguel. Entre elas destacam-se a Lei do Inquilinato (congelamento de preços de aluguel), a Lei de Condomínios (garante a propriedade privada de unidade habitacional em habitação coletiva) e o Decreto-Lei nº58 (regulamentação da venda de lotes a prestação).

Desde os primeiros programas governamentais propostos para resolver o problema da habitação temos políticas ou centradas no capital financeiro ou que permitem sua utilização para fins de especulação imobiliária, como é o caso do minha casa minha vida, que permite empresas construir em locais sem infraestrutura e se beneficiando da obrigação do estado em fornecer essa infraestrutura para valorizar terrenos nas proximidades. (Villaça, 1986)

A habitação informal se alastra de forma predatória pela cidade, com habitações de baixa qualidade, para o direito à cidade se efetivar e termos uma reforma urbana de fato é essencial um planejamento urbano e habitacional integrado: sem planejamento habitacional o planejamento urbano e as políticas urbanas são insuficientes.

Segundo dados de 2013 do IPEA o déficit habitacional brasileiro é de mais de 7 milhões de moradias[1].

[1] Nota técnica do IPEA, Nº1, maio de 2013. Dados referentes a 2011, a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD). Entram no cálculo do déficit habitacional as seguintes situações: habitação precária, coabitação familiar, ônus excessivo com aluguel (igual ou superior a 30% da renda) e adensamento excessivo em domicílios locados.

As políticas de habitação dos governos do Partido dos Trabalhadores, de 2002 pra cá, não chegaram perto de solucionar definitivamente o problema do déficit habitacional. O principal programa para habitação destes governos, o programa “Minha Casa, Minha Vida”, prioriza os estratos da população com renda entre 3 e 10 salários mínimos, quando na realidade:

82,5% do déficit habitacional urbano concentra-se abaixo dos 3 salários mínimos, mas receberá apenas 35% das unidades do pacote, o que corresponde a 8% do total do déficit para esta faixa. No caso do déficit rural, como discutiremos adiante, a porcentagem de atendimento é pífia, 3% do total necessário (ARANTES, 2013).

A priorização de estratos médios de renda na aplicação do programa habitacional está diretamente ligada ao real caráter do programa, que na verdade busca “fazer o mercado habitacional finalmente incorporar setores que até então não tiveram como adquirir a mercadoria moradia de modo regular e formal” (ARANTES, 2013) o autor afirma adiante que o Programa “Minha Casa, Minha Vida” é em sua essência “Um programa habitacional voltado principalmente para o resgate do setor da construção civil” (ARANTES, 2013).

O programa habitacional fortalece o caráter assistencialista do estado brasileiro, já que reserva a grande maioria dos subsídios para a construção ao setor privado, e poucos recursos para as entidades e movimentos sociais organizados, que poderiam desenvolver a autonomia e a participação da população na gestão e construção da sua própria moradia como nos mostra ARANTES, 2013:

97% do subsídio público disponibilizado pelo pacote habitacional, com recursos da União e do FGTS, são destinados à oferta e produção direta por construtoras privadas, e apenas 3% a entidades sem fins lucrativos, cooperativas e movimentos sociais, para produção de habitação urbana e rural por autogestão

O programa habitacional do "projeto democrático-popular", incapaz de questionar a propriedade privada do solo urbano, traz ainda como consequência:

- Aumento da segregação social através da construção da maioria dos empreendimentos nas periferias (onde o preço dos terrenos é mais barato, aumentando a taxa de lucro das construtoras), criando verdadeiros guetos;
- A reprodução da “não-cidade” com o modelo de condomínios fechados ausentes de urbanidade;

- Contribui com os problemas da mobilidade urbana devido à distância das residências dos locais de trabalho e serviços;
- Além do endividamento, põe em risco de despejo famílias que não consigam pagar em momentos de crise/desemprego.

Direito à cidade e mobilidade urbana

O desenvolvimento dos transportes nas sociedades capitalistas foi condição fundamental para o processo de circulação de mercadorias. A construção de vias, redes e tecnologias que dessem suporte a este processo foi impulsionada significativamente a partir do estabelecimento da escala industrial no processo de produção.

O transporte urbano no Brasil vem assumindo um papel excludente, beneficiando as classes mais ricas e a indústria automobilística de capital estrangeiro. As atuais políticas dos governos Lula e Dilma de desoneração da carga tributária sobre a industrialização e a comercialização de automóveis particulares segue esta linha desenvolvimentista que historicamente vem mostrando ser de interesse tão somente das indústrias multinacionais do ponto de vista econômico e, no caso dos transportes urbanos, vem dificultando a circulação das pessoas dentro das cidades.

As políticas de desoneração de automóveis, os subsídios ao transporte individual ao invés do coletivo e a ruína do transporte público tem levado ao crescimento do número de automóveis e as obras de infraestrutura para a cidade têm privilegiado o transporte individual e a expansão do mercado em detrimento da mobilidade urbana.

O conjunto da política urbana é subordinado às pressões do capital financeiro em geral, em particular à aliança de ramos muito fortes do capital monopolista: os bancos de financiamento, as transnacionais da indústria automobilística, as grandes empreiteiras e a especulação imobiliária. Esta subordinação implica numa "estrutura urbana baseada no automóvel particular e no 'rodoviarismo', com 'avenidas imobiliárias'", que vem no sentido de favorecer o setor da construção civil (capaz de extrair altas taxas de mais-valia) e as multinacionais da indústria automobilística, que recebem cada vez mais incentivos e isenções fiscais do estado. Soma-se a esta situação a abundância de crédito para a aquisição de veículos e temos o crescimento estrondoso da frota nacional, que só no primeiro semestre de 2013 colocou mais 1,7 milhões de veículos em circulação. O resultado óbvio desta combinação é a total imobilidade do trânsito de veículos, que não se restringe mais apenas às regiões metropolitanas e atinge cada vez mais cidades médias e toma cada vez mais tempo da vida dos trabalhadores.

O transporte público é estruturado sobre a premissa de que sua função nas cidades é a de levar e trazer o trabalhador até o seu local de trabalho, geralmente em condições precárias – superlotação, demora, etc. – e extraindo grande parte de sua exígua renda mensal.

Pode-se perceber a subordinação do transporte à produção e à circulação de mercadorias através dos quadros de horários e dos itinerários das linhas de ônibus, trem e metrô nas cidades. Aos finais de semana, quando o trabalhador geralmente tem seu tempo disponível para o descanso, o lazer e a cultura nos mais variados espaços da cidade, os

horários e linhas de transporte público são praticamente nulos, tolhendo-lhe a possibilidade de usufruir e ocupar a cidade.

As reduções das passagens em diversas cidades, fruto de protestos por todo o Brasil, ocorreram em geral nos moldes da isenção fiscal aos monopólios do transporte, que deveria ser público buscando a criação de mecanismos que busquem onerar com os custos do transporte, justamente o setor privado que gera polos de tráfego nas cidades, como as grandes empresas, shoppings, e pode arcar com mais impostos que devem ser convertidos em investimentos no transporte público.

“O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada.” (Lefebvre, 2011).

O direito à cidade não é apenas um direito de visita, mas um direito à vida urbana. A liberdade à cidade é mais do que o simples acesso ao que já existe, mas o direito de transformação dessa cidade e o transporte público é ferramenta e meio fundamental para que se alcance esse direito. É necessária a perspectiva da ocupação dos espaços da cidade, fazendo com que ela perca seu caráter de valor de troca e de mercadoria passe a ser apropriada enquanto valor de uso. A luta por um projeto de transporte público que atenda aos anseios do povo deve servir de tática para o fim da especulação imobiliária e da apropriação privada dos espaços públicos, estratégia fundamental para a emancipação da vida urbana.

Ciclos de luta pela reforma urbana

A Reforma Urbana está longe de ser um consenso de interpretação e ainda não teve um lugar como tal na política urbana brasileira. Em sua origem nos anos 80 procura ser uma articulação nacional de entidades de massas que busca criar direitos, legitimando a ideia de uma reforma estrutural no cenário urbano nacional.

Um dos momentos de maior divulgação e repercussão da Reforma Urbana foi o de elaboração e coleta de assinaturas para a emenda constitucional. A apresentação da emenda foi entregue ao congresso nacional com 160 mil assinaturas, sendo que o número de assinaturas necessárias era de 30 mil eleitores. Essa grande repercussão contou com o apoio de diversas entidades nacionais e regionais, como a Federação Nacional dos Arquitetos, Federação Nacional dos Engenheiros, Articulação Nacional do Solo Urbano, Coordenação Nacional dos Mutuários, Movimento de Defesa do Favelado e Instituto de Arquitetos do Brasil. A Comissão Pastoral da Terra e outras iniciativas da igreja católica, ligadas à questão da Reforma Agrária, tiveram papel fundamental no surgimento do Movimento pela Reforma Urbana.

A raiz do Movimento Nacional pela Reforma Urbana está intimamente ligada aos movimentos pela reforma agrária, que criaram a Articulação Nacional do Solo Urbano –

ANSUR no início dos anos 80. A ANSUR buscava ser uma assessoria aos movimentos existentes na elaboração de uma plataforma com as principais demandas dos movimentos urbanos, com o objetivo de sua unificação.

Os principais objetivos segundo a emenda popular de Reforma Urbana eram:

- propriedade imobiliária urbana: instrumentos de regularização de áreas ocupadas, captação de valorização imobiliária, aplicação da função social da propriedade, proteção urbanística, ambiental e cultural.

- política habitacional: programas públicos habitacionais com finalidade social, aluguel ou prestação da casa própria proporcional à renda familiar, agência nacional e descentralização na gestão da política.

- transportes e serviços públicos: natureza pública dos serviços sem lucros, com subsídios. Reajustes das tarifas proporcionais aos reajustes salariais, participação dos trabalhadores na gestão do serviço.

- gestão democrática da cidade: conselhos democráticos, audiências públicas, plebiscitos, referendo popular, iniciativa legislativa e veto às propostas do legislativo.

O Fórum da Reforma Urbana foi criado durante a tramitação da emenda e foi o herdeiro dessas propostas. No decorrer do tempo, as pautas da Reforma Urbana tomaram uma direção muito mais técnica e jurídica, se afastando das lutas populares.

Mesmo com as limitações da constituição aprovada em 1988, o movimento de luta pela reforma urbana continuou articulado, ainda que priorizando em alguns momentos a via institucional e jurídica da luta. Há pouco mais de uma década o movimento, articulado no Fórum Nacional de Reforma Urbana, junto a diversos movimentos populares, através da pressão política conseguiu aprovar em 2001 o estatuto da cidade.

O Estatuto das Cidades prevê diversas formas de democratização do acesso à terra urbana e da participação da população nas decisões dos rumos das cidades, mas esta legislação deixou brechas para que o setor imobiliário não fosse realmente afetado. Em geral, a maioria dos instrumentos que poderiam contribuir com a democratização das cidades não é aplicada, como o caso da sobretaxação das grandes propriedades privadas (IPTU progressivo).

No governo Lula foi criado o Ministério das Cidades e lhe foi conferido um corpo técnico de caráter progressista (com a presença de Ermínia Maricato coordenando a política nacional de desenvolvimento urbano, por exemplo). Mas pelo compromisso do governo federal com as classes dominantes e pela necessidade da manutenção do pacto conservador ("necessário para a governabilidade") do governo do PT, o ministério passou para a mão de partidos como o PP (antigo Arena). O Ministério teve suas principais políticas abandonadas e passou

rapidamente da possibilidade progressista à priorização dos projetos do grande capital. A já prevista falência do projeto democrático-popular impõe como tarefa histórica de todos os brasileiros e brasileiras a verdadeira transformação da cidade como parte de uma profunda transformação da sociedade.

Saldo dos instrumentos legais de participação popular e alternativas de organização e luta

Quem monopoliza o mercado imobiliário (detém terras urbanas raras) tem condições ditar e controlar seus preços e pode, portanto especular, dentro desse contexto o estado conta com o “poder de polícia” para acionar uma série de mecanismos de indução e de restrição.

“A especulação imobiliária deriva, [...] da conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um sítio social ao sítio natural e a disputa entre atividades e pessoas por dada localização [...] É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, mais atrativos ou mais valorizados.” (SANTOS, Milton. APUD VILLAÇA, Flávio. 2001)

Com a elaboração do Estatuto da Cidade, encontramos diversos instrumentos para controle do uso do solo, como o imposto sobre propriedade predial e territorial urbana progressiva no tempo, que seria uma variação tradicional IPTU para regular da ocupação do solo através de taxas altas para lotes vazios em relação a área construída. Outro instrumento importante é a política de desapropriação, que seria aplicada em situações especiais, essa desapropriação ocorria por “finalidade social”; onde município só pode desapropriar bens particulares e o estado e a união podem desapropriar bens municipais. Além desses instrumentos vale ressaltar importância da política de organização de base e representação coletiva, que é essencial para conseguir eficácia na aplicação de qualquer dos instrumentos já relacionados. A população deve cobrar do poder público, a manutenção do seu objetivo de promover o bem-estar coletivo e participar efetivamente dessas decisões.

Mundialmente as leis e instrumentos urbanísticos de controle do solo urbano no Brasil são considerados avançados, porém há uma grande dificuldade de aplicação dessas leis, justamente por interferir em um direito “canonizado” em nossa sociedade: o direito a propriedade privada. A institucionalização das lutas pela *Reforma Urbana* tem nos mostrado os limites das vias burocráticas, onde muitas vezes os movimentos sociais se tornam inócuos.

Dentro desse cenário de acirramento dos conflitos urbanos e limites das vias institucionais, enquanto estudantes de arquitetura e urbanismo e agentes transformadores da cidade, cidadãos, nos questionamos: que fazer? Que alternativa tem o povo frente aos entraves burocráticos, as desilusões dos anos de luta e as apropriações indevidas desses instrumentos?

Podemos considerar que os histórico de lutas urbanas no Brasil ainda é muito recente, e a dedicação ao estudo de nossa realidade econômica e social também. Cabe a nós ampliar esse debate e buscar novas formas de atuação e organização, tendo referência no histórico que nos antecede, buscando uma reorganização do movimento estudantil e reivindicando seu histórico de lutas lado a lado do povo brasileiro.

Temos visto a retomada de movimentos sociais que se pautam pela ação direta nas ruas como o MTST e que estes vêm conseguindo conquistas, e lembrando que o próprio estatuto das cidades é conquista de uma ação direta que foi abandonada pós-institucionalização das lutas. Enquanto estudantes de arquitetura temos que nos colocar ao lado desses movimentos seja através da FENEA, nossos CAs, DCEs, EMAUs para mudar a realidade das cidades.

Referências:

ARANTES, Pedro Fiori; FIX, Mariana. **Como o governo Lula pretende resolver o problema da habitação**. Disponível em: <http://www.unmp.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=297:como-o-governo-lula-pretende-resolver-o-problema-da-habitacao&catid=40:materiais-sobre-politica-de-habitacao&Itemid=68>. Acesso em: 02 de novembro de 2014.

Arantes, O; Vainer, C. e Maricato, E. (2000) **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Editora Vozes, Petrópolis, RJ

BRASIL DE FATO. **Imóveis abandonados e 130 mil famílias sem moradia**. Disponível em <<http://www.brasildefato.com.br/node/10807>>. Acesso em 02 de novembro de 2014.

Engels, F. (1873) **Para a questão da habitação**. Disponível em: <http://ciml.250x.com/archive/marx_engels/portuguese/portuguese_engels_para_a_questao_da_habitacao_1873.pdf> Acesso em: 02 de novembro de 2014.

Fernandes, F. (2006) **A revolução burguesa no Brasil**. Editora Globo, São Paulo, SP.

VILLAÇA, F. J. M. . (1986) **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo, SP.: Global Editora.

PEA. **Estimativas do déficit habitacional brasileiro (2007-2011) por municípios (2010)**. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130517_notatecnicadirur01.pdf>. Acesso em 02 de novembro de 2014.

Lefebvre, H. (2011) **O direito à cidade**. Centauro Editora, São Paulo, SP.

MARICATO, Ermínia. Reforma urbana: Limites e Possibilidades - Uma trajetória Incompleta. In: RIBEIRO, Luiz C. Q. & SANTOS, Orlando A. **Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana**. RJ: Civilização Brasileira, 1994. P. 309 – 325.

_____. **A terra é um nó na sociedade brasileira... também nas cidades**. Disponível em: <<http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/>>. Acesso em 02 de novembro de 2014.

Maricato, E. [et al.] (2013) **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. Boitempo/Carta Maior, São Paulo, SP.

SANTOS, Carlos Nelson. **O Uso do solo e município**. Rio de Janeiro: IBAM, 1990.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. 14 ed. rev. São Paulo (SP): Contexto, 1998. 155p. ISBN 8572440917

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão . **Capitalismo e urbanização**. 14ª. ed. São Paulo: Contexto, 1988.