

B
Adant

B
ACK

= U. F. R. J =
BIBLIOTECA
IPPUR =

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

ALGUNS TÓPICOS NO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO URBANA EM
PENDOTIBA - NITERÓI - RJ
OUTUBRO - 1990

U. F. R. J.
BIBLIOTECA
- IPPUR -

Aluna: Maria de Magdala Verbicário Perdomo
Orientadora: Luciana Correa Lago

Monografia do Curso de Especialização em Planejamento e
Uso do Solo Urbano

AD

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

- 1- O processo de parcelamento da terra em Pendotiba
- 2- O comércio e os serviços públicos
- 3- Os condomínios e a malha urbana
- 4- A segregação espacial em Pendotiba

INTRODUÇÃO

Tendo em vista o acelerado processo de transformação urbana na região de Pendotiba, em Niterói, nos últimos oito anos, este trabalho se propõe a mostrar como isto está ocorrendo numa determinada área dessa região.

Constata-se que, neste período, o modo de ocupação do espaço urbano, nessa área, tem-se dado sobretudo sob a forma de "condomínios horizontais", ou seja, "o aproveitamento de terreno integrado com ocupação em condomínio horizontal". Nesse recente processo de ocupação do solo urbano, através de condomínios, verifica-se uma série de problemas na constituição dessa área.

Um deles, identificado na estrutura física dessa área é a não conformação de uma malha urbana, pois que, com a proliferação do sistema de ruas particulares, desses condomínios, se desenvolve um processo de extrema limitação viária, onde se tornam impossíveis as interligações entre ruas secundárias.

Um outro problema é a forte tendência de segregação social que se dá com a implantação desses condomínios. Com a sofisticação da infraestrutura neles implantada, só servem a uma classe social de renda média alta, além de terem suas ruas privatizadas, o que demarca mais explicitamente a segregação desse espaço.

Ainda um terceiro problema, é a falta de estoque de áreas para equipamentos urbanos, pois como o "processo de aproveitamento do terreno integrado com ocupação em condomínio horizontal" privatiza todas as áreas comuns, o poder público não dispõe de áreas onde possa instalar equipamentos que cumpram funções sociais.

Esse problema se agrava com a provável proliferação desse tipo de ocupação do solo, na região.

Foi escolhido para desenvolvimento do presente estudo, o trecho da estrada Caetano Monteiro, entre o local conhecido como "Curva da Pestalozzi" até o seu término, junto à estrada Velha de Maricá, conhecido como "trevo de Maria Paula", numa extensão de 4,5 Km. Ao longo deste trecho, encontramos os dois núcleos mais antigos de urbanização local, denominados Vila Progresso e Matapaca. A estrada Caetano Monteiro, que por volta de 1930, se chamava avenida Brasil, atualmente serve de ligação à estrada de acesso à região dos Lagos para moradores de vários bairros de Niterói. (ver mapa 1)

Nessa região, as altitudes variam entre 200m e 300m, apresentando um clima um pouco mais agradável em relação a outras regiões do Município. Na configuração espacial da área, temos ainda como forma natural, o vale. A própria via principal, estrada Caetano Monteiro, segue a forma natural, não contrariando a topografia.

Embora a urbanização seja visível, a densidade habitacional neste trecho, ainda é baixa.

Observa-se nessa área, um processo de expansão urbana de forma descontínua, o que encarece os investimentos para instalação de serviços públicos, aumenta as distâncias e reduz o aproveitamento dos equipamentos existentes. Porções do solo urbano nessa área, que são atendidas por muitos desses equipamentos, permanecem sem uso, gerando os chamados "vazios urbanos".

Além de áreas ociosas, a região possui ainda poucos sítios com uso. Esse tipo de ocupação rarefeita local se dá, também, porque a maioria dos loteamentos implantados principalmente na década de 50, se mantiveram pouco ocupados até o final da década de 70.

Com a substituição do processo de parcelamento da terra através dos loteamentos, por esse processo de parcelamento a-

través de condomínios, verifica-se também uma transformação no padrão de ocupação, originando uma extrema segregação social no espaço urbano. A maioria dos loteamentos implantados na década de 50, atendiam a uma população de classe média baixa. Com a valorização imobiliária da área, decorrente da implantação dos condomínios de alto padrão, a ocupação recente dos loteamentos também tem-se dado mais acentuadamente, por uma classe média alta.

Nesse processo de elitização, observa-se a tendência da população chegada mais recentemente ao local, a rejeitar o nome de Matapaca para designar o respectivo trecho da região, preferindo usar o nome do Condomínio "Remanso Verde" ou loteamento de padrão mais elevado, "Jardim América".

O presente estudo pretende portanto, aprofundar mais as questões da não conformação de uma malha urbana e da forte segregação espacial na área, decorrentes principalmente da implantação desses condomínios.

1 - O PROCESSO DE PARCELAMENTO DA TERRA EM PENDOTIBA

Ao investigar sobre a história urbana de Niterói, constatei que a área estudada não se inseria dentro dos limites dos primeiros núcleos de povoação da cidade, localizados no Centro e na região de Itaipu. Procurei fazer, então, um breve histórico dessa área, utilizando depoimentos de antigos moradores e documentos (escrituras e publicações).

No início do século, a maior parte dessa região se constituía em fazendas de café com muitos trechos ociosos, pois, c/a crise desse produto e a abolição da escravatura, partes dessas fazendas, deixaram de ser exploradas, tornando-se terras ociosas. Nessas terras, foi-se formando densa vegetação, muitas das quais se conservam até hoje, quando são denominadas "matas".

A região estudada é formada com as terras da antiga fazenda do Barreto, que até 1943 pertencia ao Município de São Gonçalo, e com as terras da antiga fazenda Pendotiba. Partes da fazenda do Barreto, foram desmembradas em sítios, sendo que algumas áreas dela

sofreram um processo de ocupação ilegal, que persiste até hoje.

Quanto à fazenda Pendotiba, em 1929, seu proprietário Luthbert Henry Pritchard vendeu parte dessas terras para a Companhia de Crédito Construtor, companhia que dividiu o imóvel em lotes de terras e sítios, vendidos a terceiros. É interessante ressaltar a forte incidência de estrangeiros no processo de ocupação desses sítios, muitos dos quais resistindo até hoje.

Desde a década de 30, grande trecho de várzea, às margens do rio Pendotiba, foi aproveitado com hortas que colaboravam no abastecimento de hortaliças para a zona central e bairros mais urbanizados da cidade. Foi vertiginosa a decadência desse tipo de exploração, a partir dos anos 80, restando, hoje, apenas uma dessas hortas. Sabe-se, ainda, que nessa área houve um período de extração de lenha para abastecimento de padarias centrais da cidade, embora não fosse na época a atividade principal.

Também foi grande a influência do sistema viário e meios de transportes coletivos na determinação do processo de ocupação do tipo rarefeito dessa área. O sistema de transporte coletivo sempre foi muito precário. Os primeiros ônibus datam da década de 30 e faziam a ligação Matapaca-Viradouro (onde havia conexão com o bonde que ligava ao centro da cidade). Em 1964 a via principal foi asfaltada, mas só dez anos mais tarde, com a abertura e asfaltamento da estrada São Francisco-Largo da Batalha, entrou mais uma linha de ônibus, também ligando ao centro, mas com itinerário diferente.

O processo de loteamento de alguns desses sítios já referidos se deu, fortemente, durante toda a década de 50, num total de onze loteamentos: três loteamentos na década de 60, dois loteamentos na década de 70 e somente um na década de 80. (ver mapa 2 e quadro I), sendo que esses três últimos e parte de um outro implantado na década de 50 foram transformados em condomínios. Na Prefeitura, porém, não consta modificação aprovada.

Inicialmente, muitos desses loteamentos foram dirigidos a uma parcela da classe média baixa. Atualmente, entretanto, a maioria deles é ocupado por uma classe média de maior poder aquisitivo. Cabe

ressaltar que dois desses loteamentos estão em processo de calçamentos de ruas. No que abriga moradores com maior poder aquisitivo, esse calçamento está sendo feito pelos mesmos e no outro, a Prefeitura assumiu as obras.

Atualmente, o processo de urbanização da área está se desenvolvendo em forma de condomínios horizontais, embora ainda ocorram alguns desmembramentos, em lotes, de sítios remanescentes.

De um total de dez condomínios, entre implantados e semi-implantados, apenas cinco deles puderam ser localizados como projeto aprovado na Prefeitura Municipal. Alguns desses condomínios estão começando a receber as primeiras construções residenciais, entretanto, todos apresentam infraestrutura interna privatizada, com ruas calçadas, sistema de portaria, etc. O preço médio do lote, por sua vez, só é acessível a uma classe de privilegiada situação financeira.

Além desses dez condomínios, pode-se considerar para efeito do modo de ocupação do solo, mais cinco loteamentos que foram transformados em condomínios, tendo todas as suas áreas cercadas e privatizadas, com sistema de portaria para controle dos acessos, ruas calçadas, etc. (constando na Prefeitura entretanto, apenas como projetos aprovados de loteamentos). (ver mapa 3 e quadro 2)

II - O COMÉRCIO E OS SERVIÇOS PÚBLICOS

Como, em geral, o comércio acompanha a distribuição geográfica dos consumidores, foi feita a pesquisa do desenvolvimento do comércio a partir de 1983, no trecho da região estudada.

Verifica-se o desenvolvimento acelerado de um comércio local, voltado, principalmente para a "nova classe média", que se instalou na região (ver quadro 3). O padrão elevado desse comércio pode ser visto através do tipo de lojas implantadas, tais como: papelaria com venda de revistas importadas, lojas de vídeo, lanchonetes com serviços de comida congelada, etc.

Embora esse comércio esteja se colocando ao longo da estrada Caetano Monteiro, observa-se uma concentração maior do mesmo em, basicamente, dois pontos: Vila Progresso e Matapaca, os mais antigos núcleos de urbanização da área.

Quanto aos equipamentos urbanos, esse trecho possui, hoje,

luz elétrica, serviço de limpeza urbana com coleta do lixo domiciliar três vezes por semana, telefone domiciliar, um posto policial, serviço apenas de entrega. O sistema de abastecimento de água potável está em fase de execução, num trecho de 2km e adjacências da estrada Caetano Monteiro. O sistema de esgotos é por fossa e grande parte das ruas não apresenta esgotamento pluvial.

O serviço de transporte coletivo é precário, sendo a área servida por apenas três linhas de ônibus. Duas delas (Baldeador-Centro e Rio do Ouro-Centro), são procedentes de outros bairros, tendo apenas como parte de seus itinerários esse trecho de área estudada. A terceira linha inaugurada em 1986 (Pendotiba-Castelo) é de ônibus tipo "frescão", ligando o bairro ao centro do Rio de Janeiro.

Apesar do alto grau de indivisibilidade dos melhoramentos urbanos, também aqui, a nível de serviços públicos, podemos identificar a segregação social nessa área.

Com a instalação do serviço domiciliar de telefone, antes da instalação do sistema de abastecimento de água potável, verificamos essa segregação, pois que a aquisição de uma linha telefônica domiciliar, só pode ser feita por uma classe média de renda razoável. Em nossa sociedade o telefone ainda é um artigo de "luxo".

Uma outra forma de segregação nos melhoramentos urbanos nessa área pode ser identificada quando, em 1983, ao invés da incrementação nos transportes coletivos, que ainda hoje é precário, foi feito o melhoramento do sistema viário com o recapeamento asfáltico total da via principal, que já apresentava condições razoáveis de uso, beneficiando, principalmente, os que utilizam transporte individual. Lembrando Logkine, "a segregação ao nível de transporte, é determinada, principalmente, pela utilização dos transportes coletivos, de um lado, e do automóvel privado, de outro" (Logkine, 198...).

III - OS CONDOMÍNIOS E A MALHA URBANA

Com o processo de ocupação do solo urbano através de condomínios horizontais, onde não existem ruas públicas e nenhuma preocupação com o sistema viário, por ventura, existente ao seu redor; identificou-se um processo de não conformação de uma malha urbana na região.

No desenvolvimento racional de uma malha urbana, são evita-

das as restrições, isto é, o fluxo do trânsito por uma única via , sem alternativas por vias secundárias, mesmo que essas alternativas sejam apenas esporádicas.

Conforme se observou, desde os primeiros loteamentos na área, não houve uma preocupação com a inserção deles numa malha viária mais ampla, apenas sua ligação com a via principal. Essa falta de ligação adequada entre eles já vem dificultando, hoje, o fluxo do trânsito entre as vias secundárias, fazendo com que a via principal receba praticamente todo o trânsito. Isso que se comprova, com a localização do comércio se desenvolvendo somente ao longo da via principal.

Se a falta de boa interligação entre os loteamentos existentes já vem dificultando a ligação entre eles, sem intermédio da via principal, com a implantação dos condomínios horizontais, essa situação tende a se agravar, principalmente, porque as ruas desses condomínios não são vias públicas, tornando impossível sua transformação em futuras vias secundárias.

Cabe atentarmos para as seguintes exigências definidas na Lei Federal 6766 de 1979, que regula sobre o "Parcelamento da Terra":

" - a indicação dos arruamentos contíguos a todo o perímetro, a localização das vias de comunicação , das áreas livres, dos equipamentos urbanos e comunitários existentes no local ou em suas adjacências, com as respectivas distâncias da área a ser loteada".

" - as ruas ou estradas existentes ou projetadas , que compõem o sistema viário da cidade e do município, relacionadas com o loteamento pretendido e a serem respeitadas".

" - o traçado básico do sistema viário principal "
(Brasil, 1979).

Concluimos que, se a partir desta lei, em 1979, continuassem havendo loteamentos, ao invés de condomínios horizontais, cuja legislação municipal não faz nenhuma exigência quanto a integração na malha urbana, as novas ruas se incorporariam de maneira mais in-

tegrada à malha urbana local.

Uma indagação também se desenvolve, em torno de um futuro em que se possa melhorar o sistema de transporte coletivo, abrangendo maiores e mais distantes áreas. Atualmente, de certos lugares precisa-se andar a pé até 1,5 Km, para se chegar à via principal, por onde passam os ônibus. Essa limitação de vias secundárias, dificulta uma futura implantação de novas linhas de ônibus que atinjam esses pontos distantes da via principal.

Tudo isso, reforça o processo de reflexão sobre a forte tendência de segregação sócio-espacial se configurando nessa área. Quando o sistema de transporte coletivo é precário (em abrangência e regularidade no fator tempo/frequência), mais agudamente se dá a segregação na área para aquelas pessoas que são obrigadas a depender somente desse meio de transporte.

Do outro lado dessa segregação estão os moradores dos condomínios e de grande parte dos antigos loteamentos, que se incluem numa classe abastada não dependente do meio de transporte coletivo como única opção de locomoção.

IV - A SEGREGAÇÃO ESPACIAL EM PENDOTIBA

Entendendo como segregação espacial "o movimento de separação de classes sociais e funções no espaço urbano", identifiquei, através desse estudo, um acentuado processo de segregação espacial, que está se desenvolvendo na formação do espaço urbano dessa área, principalmente no que se refere a privatização de ruas, através da implantação dos condomínios.

Guardadas as devidas proporções, pode-se refletir sobre os processos de segregação marcados por determinadas épocas em nossa sociedade.

"No final do século XIX, com a crise da escravidão, a expansão do trabalho livre e a conseqüente ameaça da "mistura" com a burguesia, a segregação passa a se impor não só a nível de constituição de territórios separados para cada grupo social, mas também na reorganização do próprio espaço interno das moradias. As casas passaram a ser construídas em centro de terreno, e os lotes

passaram a ser murados, se afastando assim das ruas e dos vizinhos. As ruas eram vistas como lugares promiscuos, por isso as casa deviam ser afastadas delas. Na moradia, surge um novo compartimento, a sala de visitas, o que se torna o espaço público dessa classe, o palco da vida social burguesa, e onde se podia selecionar os frequentadores.

Esse conceito de rua, como "terra-de-ninguém", perigosa, que mistura classes, etc. passou a fazer parte de uma maneira de viver, a maneira burguesa. A rua perde sua função de espaço de socialização, se tornando apenas via de passagem para pedestre e veículo. (ver Rolnik, 1988).

Quando hoje, encontramos ruas privativas deparamo-nos com' um argumento que é praticamente unânime por parte dos ^{seus} consumidores delas: condomínios com ruas privativas, por questões de segurança ' contra a violênica urbana roubos, assaltos, sequestros, etc.)

Atualmente, também em função dessa segurança, muitos trechos de ruas, em vários bairros da cidade, outrora públicos, estão' sendo fechados e privatizados. As próprias áreas de recuo, que antes eram anexadas às calçadas públicas, em frente aos edifícios residenciais, também estão sendo fechados com grade de ferro.

No entanto, devemos indagar até onde vai essa questão da segurança. Há por trás dela, não estará se dando uma nova forma de segregação? É bom lembrarmos que no início do século, ocorreu, no Rio' de Janeiro, em nome da higiene, quando bairros populares foram inteiramente removidos, um acentuado processo de segregação.

Se por um lado temos os consumidores, exigindo maior segurança através dos condomínios fechados, por outro, temos os incorporadores que além de atenderem a essa exigência dos consumidores, visam fundamentalmente através desses condomínios, evitarem a Lei Federal nº 6766 de 1979, de Parcelamento do Solo Urbano, que passou a' exigir uma parcela maior da área loteada, para ser doada ao poder público.

Essa Lei estipula que:

" a percentagem de área públicas prevista no inciso

deste artigo, não poderá ser inferior a 35% (trinta e cinco por cento) da gleba, salvo nos loteamentos ao uso industrial cujos lotes forem maiores do que 15.000m² (quinze mil metros quadrados) caso em que a percentagem poderá ser reduzida" (Brasil, 1179).

A nível municipal, a intervenção pública também nos parece omissa no processo de distribuição equalizadora das condições urbanas mínimas de vida na cidade. O decreto municipal número 3629 de 1981, de ordenação do uso do solo, visa estimular a implantação dos condomínios horizontais alegando interesse do Governo Municipal em reduzir os encargos municipais no custeio de manutenção das áreas públicas. No entanto, essas ditas áreas públicas seriam, na verdade áreas privadas e cercadas, com portarias para controle prévio do acesso de acordo com o desejo dos proprietários.

Embora esse tipo de ocupação do solo urbano dê a impressão de que o fenômeno da valorização depende exclusivamente de investimentos privados, nenhum dos condomínios pesquisados foram implantados em local onde já não houvesse uma razoável infraestrutura que atendesse principalmente, a uma classe abastada, a saber: sistema de telefone domiciliar, via de acesso em bom estado de conservação, tendo sido totalmente recapeada em 1983, equipamentos esses, previamente concedidos por investimentos públicos.

Também a questão da supressão de áreas públicas, como área exigida para construção de escola, por exemplo, nas exigências da Lei Federal nº 6766, que regula os loteamentos e não os condomínios, nos faz refletir sobre como o processo de ocupação do solo urbano, através dos condomínios horizontais, aumenta a segregação sócio-espacial. A falta de áreas destinadas a implantação de equipamentos públicos (escola, posto de saúde, praças) implica numa deficiência de serviços utilizados, principalmente, pelas classes menos abastadas. Os moradores desses condomínios, só se utilizam de escolas e serviços médicos particulares, localizados em outros bairros.

Se a intervenção do poder público pode diminuir a formação de espaços segregados na cidade através de uma legislação e de uma prática que regule o uso do solo urbano, tendo em vista sua função so

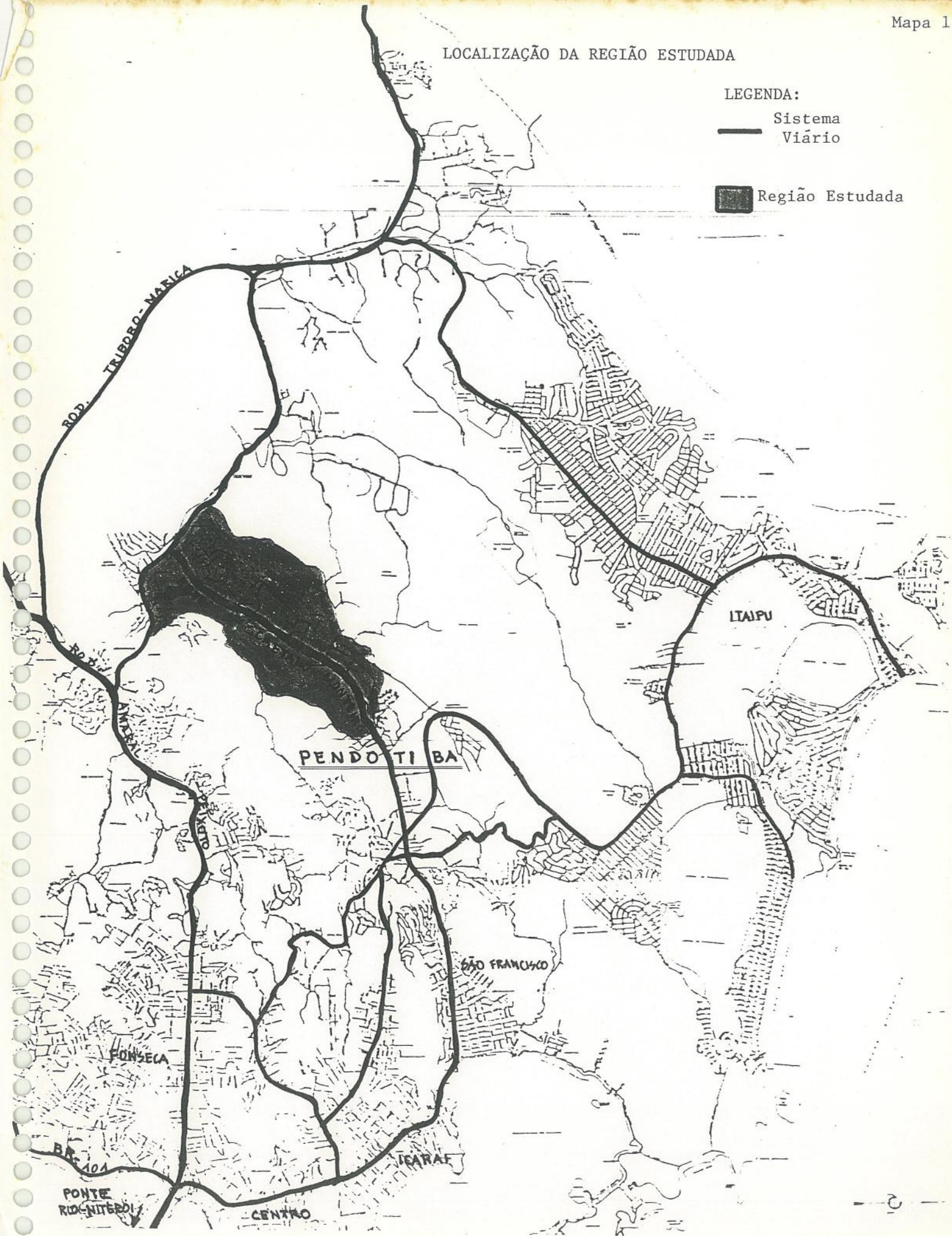
cial; pode-se concluir que isso está longe de acontecer, no caso analisado, já que existe um decreto municipal que regulamenta e principalmente, estimula um modo de ocupação e apropriação do solo, ou seja, os condomínios, extremamente segregados.

LOCALIZAÇÃO DA REGIÃO ESTUDADA

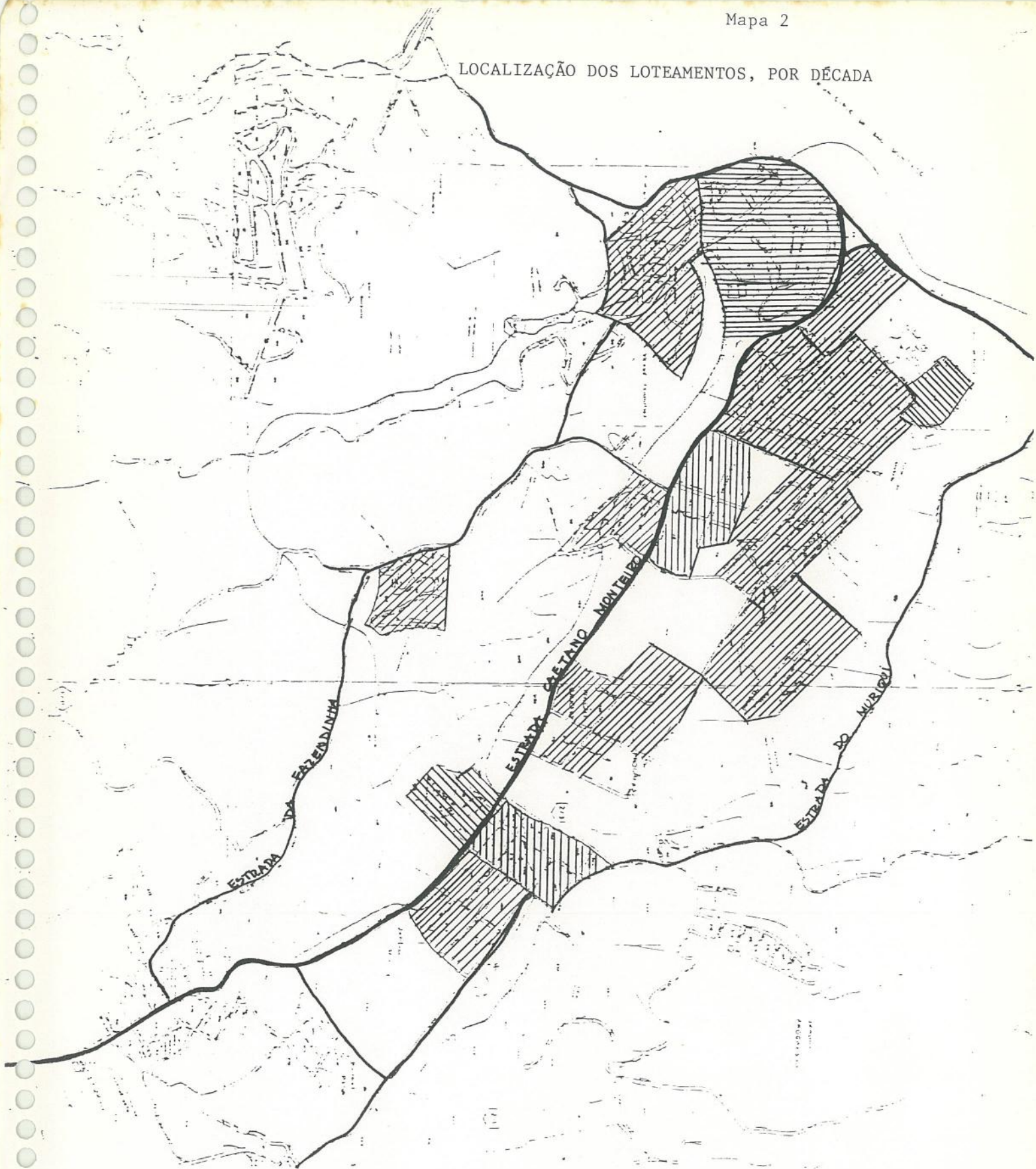
LEGENDA:

— Sistema Viário

■ Região Estudada





LOCALIZAÇÃO DOS LOTEAMENTOS, POR DÉCADA




LEGENDA:

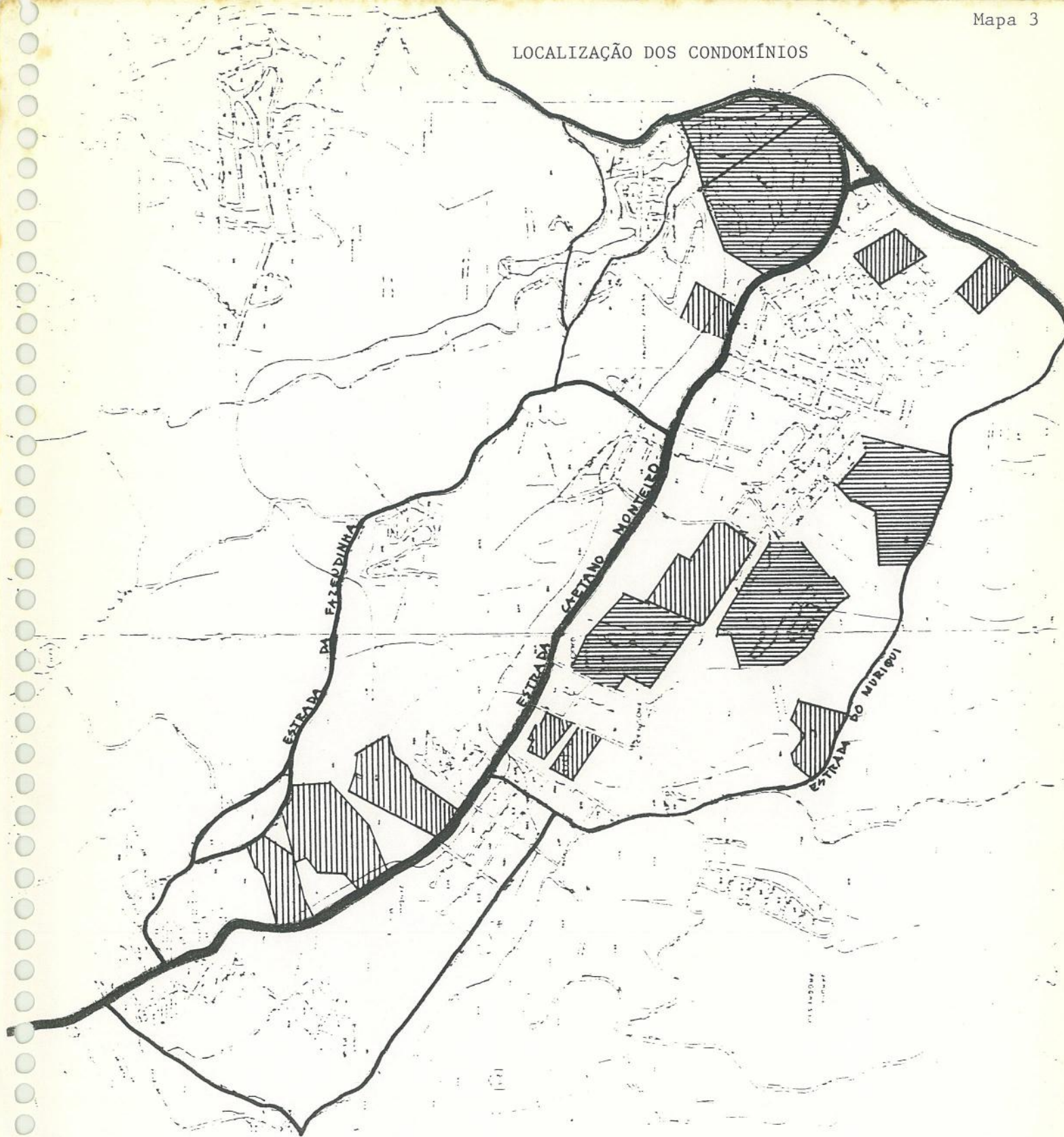
 Década 30

 Década 50

 Década 60

 Década 70

LOCALIZAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS



LEGENDA



Condomínios



Loteamentos transformados em Condomínios

QUADRO DE LEVANTAMENTO DOS LOTEAMENTOS NA REGIÃO							
Data	Nome	Nº de Lotes	Próprietário	Construtor	Área total-m ²	Áreas Públicas	Observação
1938	Vila Progresso	-	G. Henry Pritchard	-	-	-	-
1949	Ringão Gaucho	46	Banco Hipot. Gramacho	-	-	-	*
	Casa Branca	124	Joaquim Martins	-	103.849,	-	-
1950	Parque da Saudade	360	Jose de C. Pache Faria	-	240.626	45.064	-
	Tabajara	-	Leonardo V. Figueiros	-	167.293	22.370	*
	Alcides Caneca	122	Alcides C.	-	78.100	26.370	-
1951	Jardim América	301	-	-	263.369	30.461	-
1953	Jardim Mirale	26	Millene Raoux L.	Egº CREA 3.881-D	35.746	-	-
	Na Rua Chile	-	Pedro Moacir R. Barbosa	-	25.430	-	Não foi executado
1957	Jardim Europa	-	Comp. Imob. Nova Esperança	-	-	-	-
	Jardim Primavera	-	Irina Vargas	-	-	-	-
1958	Vila Remanso Verde	78	Eduardo B. Carvalho	-	78.150	16.580	-
1963	Vila Remanso Verde	40	Eduardo B. Carvalho	-	43.580	9.946	-
1964	Gameiro	-	Adelia Kiemam Gameiro	-	-	-	-
1966	Nã Sã Carmo	-	Jorge F Elias	-	-	-	-
1975	Vilage P.	-	Fibra S.A.	-	187.000	93.514	*
1976	Aldeia C. Grande	-	Pinto de Almeida Egº	-	80.000	40.075	*
1982	Uba-Pend.	68	J.U.P.	-	172.860	86.430	*

* ESSES LOTEAMENTOS FORAM TRANSFORMADOS EM CONDOMÍNIOS NO LOCAL.

QUADRO DE LEVANTAMENTO DOS CONDOMÍNIOS NA REGIÃO							
Data	Nome	nº de lotes	Proprietário	Construtor	área total-m	áreas comuns	Observação
1976	V. Remanso Verde	-	Herd. de C.de Carvalho	-	38.867	-	
1982	Cond. Monte Verde	10	Alcides Mitidieri	Paulo C. Azevedo	8.125	4.062	
1983	Residência Pendotiba	6	Sergio R.J. Gimenez	S.R.J.G.	9.008	5.144	
1987	Atlantida	10	-	-			
1988	Na estra. C.Monteiro						
	Belo Vale	51	Luiz A. R. Maciel		67.656	38.460	
	Uba-Curumim	67	Alcides M. S. Filho		58.157	29.080	
1989	Fazendinha	51	Luiz A. Vergafa		68.106	34.053	
	Vale das Hortências	18	-	Equipe Incorp.		-	
1990	Na Estrada C.Monteiro s/nº	-	-	Nelson G. de Almeida	27.287	-	Em construção

OBS: A região estudada apresenta um total de 15 Condomínios, pois 5 dos antigos loteamentos, foram transformados em Condomínios.

QUADRO DE LEVANTAMENTO E DESENVOLVIMENTO DO COMERCIO LOCAL											
Tipos de lojas encontradas	Datas										
	até 1983	83	85	86	87	88	89	90	91	92	93
Açougue	1					1					
Bar	5			2		1					
Depósito de bebida	-					1	1	1			
Farmácia	-			1			1				
Lanchonete	-					1	2	3			
Mat. de construção	4							1			
Objetos usados	-	1									
Padarias	-	2									
Papelarias	-			1			1	1			
Peixaria	-						1				
Produtos Veterinário	-		1	1	1						
Posto de gasolina	-		2					1			
Roupas	-				1		1				
Sapatos	-						1				
Supermercados	1				1						
Mercearia	2										
Vídeo	-					1	1				
Total	13	3	3	5	3	5	9	7			

OBS: A pesquisa terminou em out/90, quando haviam ainda mais 14 lojas em construção.

BIBLIOGRAFIA

- Burgers, Ernest. "O crescimento da cidade". Introdução a um projeto de pesquisa. In Pierson, Ronald (organizador). Estudos de Ecologia Humana. Rio de Janeiro, Martins.
- Cardoso, A. e Ribeiro, L.C.Q., "Plano Diretor e Gestão Democrática da Cidade". Rio de Janeiro (Biblioteca - IPPUR, 1989)
- Choay, Françoise. "O Urbanismo". Perspectiva, São Paulo, 1979.
- Dickman, John W. e outros. "Cidades". "O transporte urbano", Rio de Janeiro, Zahar, 1972.
- ENITUR - Prefeitura de Niterói. "Niterói 1981!"
- Harvey, David - "A Justiça Social e a Cidade. São Paulo. Hucitec 1980
- IBGE - "Niterói, 4º Centenário" 1973
- Lago, Luciana C. - "V" Núcleo de loteamento do Rio de Janeiro, um estudo de caso. Rio de Janeiro, memo, 1989.
- Laranjeira de Mendonça, Mário. "Técnica de Planejamento Urbano". In Revista de Administração Municipal, Rio de Janeiro, março/abril, , , 1959.
- Lojkine, J. "O Estado Capitalista e a Questão Urbana". Martins Fontes, São Paulo, 1981.
- Kowarick, Lúcio. "A espoliação Urbana", Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.
- Machado da Silva, L.A. (organizador). Solo Urbano: Tópicos sobre o Uso da Terra". Debates, Zahar, Rio de Janeiro, 1982.

- Rolnik, Raquel. "O que é a cidade", Brasiliense. São Paulo 1988.
- Serra, Geraldo, "O espaço Natural e a Forma Urbana. Nobel, S.P. , 1987.
- Velho, Otávio Guilherme (organizador). "O fenômeno urbano", R.J. Zahar, 1987.