

Um Leitura do Processo de Urbanização no Entorno da Rodovia SC 401 em Florianópolis/SC

Mestranda Arq. Larice Nath Lopes¹
Prof. Dr. Carlos Loch²

¹ UFSC - Depto. de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Campus Universitário – Florianópolis/SC
laricenath@hotmail.com.br

² UFSC - Depto. de Engenharia Civil
Campus Universitário – Florianópolis/SC
loch@ecv.ufsc.br

Resumo: Este artigo tem como objetivo realizar uma leitura do processo de urbanização ocorrido no entorno da rodovia SC 401 em Florianópolis/SC através da análise do crescimento urbano da área dentro do contexto urbano da cidade, em contraponto com teorias capitalistas de uso do solo que auxiliarão a compreender e interpretar o processo desenvolvido e desenhar um quadro geral de acontecimentos e tendências relacionados aos seus agentes e atores.

Palavras chaves: Urbanização, Uso do Solo, metodologias de leitura

Abstract: This article has as objective to make a reading of the occurred process of urbanization in the bordering areas of the highway SC 401 em Florianópolis/SC through the analysis of the urban growth of the area inside of the urban context of the city, on the other hand with capitalist theories of use of the ground that will assist to understand and to interpret the developed process and to draw a general picture of events and trends related to its agents and actors

Keywords: urbanization, use of the ground, reading methodologies

1. Introdução

Nos últimos anos a cidade de Florianópolis, no estado de Santa Catarina, vem sofrendo um intenso processo de urbanização que acarretou mudanças na sua dinâmica sócio-espacial e que se tornaram preocupações constantes dos estudiosos das áreas sociais e urbanas. Diferentes processos de ocupação configuraram a estrutura atual da cidade, sendo que políticas e intervenções urbanas foram realizadas na mesma desde o início deste processo para atender aos novos usuários e as conseqüências que estes afetaram na sua dinâmica.

Todo este quadro denotou uma configuração singular, aliada a sua geografia diferenciada, que leva a necessidade de estudos específicos do local para que se compreenda como o processo acontece na cidade, quais as suas causas e as conseqüências que irão ocorrer. Para tanto, o objetivo deste trabalho consiste em analisar uma área urbana de Florianópolis que vem sofrendo intensas conseqüências deste processo e necessita de uma análise específica. O local escolhido foram as margens da rodovia SC 401 no norte da Ilha de Santa Catarina, as quais sofreram uma intensa valorização imobiliária do solo urbano nos últimos anos, sendo escolhidas como local de implantação de um futuro shopping center e diversos outros empreendimentos de porte. Estas escolhas devem-se, principalmente, por ser a rodovia o principal meio de ligação da área central da cidade com os seus balneários e pela área apresentar intensa expansão urbana, na atualidade; sendo que as margens da referida rodovia caracterizam-se como cenário deste crescimento e, por isto, especializaram-se como um centro de locação de serviços no setor da construção civil, de modo a abastecer este crescimento, principalmente para a nova moradia que se loca nos balneários ao Norte.

Todo este processo diferenciado ocorrido no local, além da identificação, pelos estudiosos e pesquisadores, de um intenso crescimento nesta área, encaminharam este trabalho ao estudo específico desta e de seu processo de urbanização. Para tanto, serão levantados dados da área e do contexto da cidade; de modo a se compreender o processo desenvolvido, suas características e alterações ocorridas derivadas deste, o que irá trazer a tona a realidade local, para que governantes e a comunidade tomem consciência do que aconteceu na sua cidade e possam vislumbrar um futuro melhor.

2. O Contexto Urbano

Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, foi fundada no século XVII por imigrantes açorianos, sua atividade principal consistia na atividade portuária, além da pesca e agricultura de subsistência. Desta forma, com suas características portuárias predominantes, desenvolveu-se por cerca de três séculos, vindo a sentir novos ares somente quando da decadência desta atividade no início do século XX e da inserção de uma malha viária que vai conectar a cidade por terra com o restante do país.

Um fato marcante no desenvolvimento e estruturação urbana da Ilha foi a construção, em 1926, da ponte Hercílio Luz, que estruturou uma nova malha urbana na cidade, alterando intensivamente a sua dinâmica, o que se expressou em algumas novas distribuições da população no solo urbano. A península norte, conseqüentemente, começou a sofrer as alterações decorrentes dessas transformações, após sua intensa valorização imobiliária que foi esperada pelas elites durante alguns anos enquanto o restante da cidade se adaptava. Todas estas transformações ao mesmo tempo que expandiram a cidade provocaram reações do Estado que aumentou suas intervenções no espaço e começou a estruturar um primeiro Plano Diretor para a cidade.

Este Plano Diretor veio bater diretamente de frente com os interesses imobiliários locais que já encontravam-se consolidados no momento, aquele incentivava às atividades industriais no continente, além de uma avenida de ligação intermunicipal que conectava o porto com a península central e sul. Já a península norte seria destinada às áreas residenciais. Um dos pontos mais controvertidos deste plano foi a negação do desenvolvimento da cidade para o norte, o qual, sabe-se, já vinha se desenvolvendo desde a década de 40. Mas os interesses do Estado e do setor imobiliário incentivaram obras que vieram de encontro aos interesses do Plano e que estimularam o desenvolvimento comercial e a verticalização da área norte, como por exemplo, diversas vias de acesso que facilitaram as ligações da península central com a área norte. Outra inserção importante foi a construção, na década de 60, da Universidade Federal de Santa Catarina, na Trindade, a qual propiciou mudanças na economia e na dinâmica imobiliária da Capital. Sendo previstos diversos recursos federais para a cidade após sua implantação. Um dos fatores que influenciaram a sua localização foi o interesse da elite, do setor imobiliário e do turístico pelos balneários ao norte e a leste que seriam beneficiados pelo novo sistema de vias criado ligando a nova universidade à área central.

“A península da ilha, por outro lado, em especial a sua área residencial norte, foi extremamente privilegiada durante as décadas de 50 e 60. O benefício ocorreu não apenas em função das proposições contidas no Plano Diretor, mas, principalmente, pela execução de investimentos urbanos previstos e não previstos no Plano. Garantiu-se a acessibilidade à área norte, privilegiou-se todo este setor não apenas com definição de novo sistema viário, infra-estrutura, equipamentos e áreas verdes mas, também, com o benefício da sua qualificação e preservação, restringindo a ocupação das atividades indesejáveis, como as atividades industriais e portuárias, através da legislação urbana Lei 246/55.” (Sugai, 1994, p.85)

As condições gerais da economia e da sociedade brasileira na década de 70 refletiram no aumento da especulação e das atividades imobiliárias, na ampliação de órgãos da administração pública, na intensificação da construção civil e nas diversas intervenções urbanas efetuadas pelo Estado. Desta forma sentiu-se a necessidade do desenvolvimento de um novo plano diretor que novamente negou o desenvolvimento para o norte e privilegiou investimentos nas áreas sul e leste, mas da mesma forma que nas décadas anteriores o Estado e os setores imobiliários e turísticos tomaram frente nos trabalhos e deram as coordenadas das mudanças. Segundo observa Popini Vaz (1991) as “divergências estimuladas por interesses imobiliários priorizaram obras secundárias e o crescimento deu-se de forma diferente ao proposto no plano.”

A década de 70 caracterizou-se pelo grande número de intervenções do estado no espaço urbano, principalmente no setor rodoviário. Dentre estas obras realizadas a BR 101 foi fundamental para o incremento e solidificação do turismo, impulsionando a execução de obras viárias que dessem acesso as

localidades com potencial turístico, se destacando entre estas a SC 401, que facilitou a ligação com os balneários ao norte.

O Plano Diretor vigente elaborado em 1985 apresentou pela primeira vez uma diferenciação entre as áreas da ilha sendo que foram desenvolvidos planos específicos para cada uma delas e subdivididos em península central e balneários, sendo que o último veio a reconhecer as transformações que o turismo e a expansão urbana acarretaram. Foi também o primeiro plano a detectar os impactos ambientais das transformações urbanas e turísticas na Ilha. Contrário a tudo o que foi identificado pelo plano a proposta legislativa não apresentava tão bem os itens identificados, apresentando-se bastante homogênea e não reconhecendo o caráter diferenciado das formas urbanas geradas a partir dessas diferentes formas de crescimento. Devido aos problemas detectados no plano o IPUF criou, a partir da década de 90, os Planos Específicos de Urbanização destinados as áreas específicas da Ilha. Estes planos propiciaram uma atualização do plano vigente, o reconhecimento das diferenças entre as áreas e o enquadramento legal das ocupações realizadas no período de vigência do plano. Estes planos encontram-se hoje em diferentes estágios de desenvolvimento, alguns ainda em tramitação e outros já aprovados; mas já apresentam deficiências por não apresentarem um plano global que coordene as propostas setoriais conjuntamente. Na verdade, estes planos pareceram vir a consolidar propostas urbanísticas desenvolvidas pelos empreendedores, propiciando expansões que antes seriam clandestinas e, portanto, inviabilizariam determinados modos de planejamento. Apesar das muitas alterações, esta é a legislação vigente na maior parte da Ilha, estabelecendo regras para o crescimento urbano e turístico de toda a cidade.

Como podemos perceber por este breve levantamento histórico do crescimento e consolidação da malha urbana da cidade os balneários ao norte da Ilha de Santa Catarina ao longo do anos foram se consolidando como setores preferenciais de crescimento por parte, principalmente, das elites locais e dos promotores imobiliários. Segundo Popini Vaz (1991) “O crescimento rápido da cidade não correspondeu ao ideário contido nos planos diretores, mas obedeceu às pressões das classes médias, a quem o Estado privilegiou na distribuição dos recursos públicos para obras e serviços. Os planos diretores revelaram-se datados e pouco flexíveis perante a velocidade do crescimento da cidade e sua transformação, mesmo contando com a contribuição constante do IPUF em sua atualização. Algumas de suas diretrizes foram abortadas por decisões que dependiam de outros níveis do governo. Enfim, revelaram equívocos decorrentes da distância entre proposição e execução, entre projetos e sua implementação, entre o técnico e o político. Superestimaram a capacidade de realização de grandes obras pelas municipalidades da região e a disponibilidade de recursos para elas, propiciando o atendimento a demandas dos grupos sociais mais fortes e organizados, num quadro de insuficiência de recursos perante o vulto da urbanização. (...) Assim, a planta da cidade revela um tecido urbano fragmentário que espelha as diferenças dos interesses restritos dos grupos que representam empreendedores imobiliários e proprietários de terras urbanas.”

3. Teorias de Capital

A sociedade capitalista de produção tem sua estrutura produtiva centrada prioritariamente na atividade industrial em larga escala e na acumulação de capital baseada na exploração do trabalho assalariado. O capitalismo é, por excelência, um modo de produção concentracionista, seja em meios de produção e capital em geral, seja de força de trabalho e da população em geral. Porém, além de concentracionista e intrinsecamente desigual, o capitalismo é também expansionista. Isto implica o crescimento e a diversificação dos produtos e dos mercados, cujos resultados são a urbanização e a expansão no território da produção e do consumo.

3.1 A Segregação Urbana

Um dos principais processos detectados pelos autores que estudam o fenômeno urbano encontra-se na segregação urbana que segundo Lojkine é a forma mais desenvolvida da divisão do trabalho material e intelectual, onde aparecem, “de um lado, as zonas centrais de produção intelectual e de mando e, de outro, as zonas periféricas onde estão espalhadas as atividades de execução e os lugares de reprodução mutilada da força de trabalho”. (1981, p.321)

Para o mesmo autor “a renda fundiária urbana vai marcar de forma durável o desenvolvimento urbano. Sua principal manifestação espacial reside, a nosso ver, no fenômeno da segregação, produzido pelos mecanismos de formação dos preços do solo, estes, por sua vez, determinados, conforme nossa hipótese, pela nova divisão social e espacial do trabalho”. (1981, p.166)

Os resultados deste processo de segregação na estrutura sócio-espacial foram bem resumidos por Sposito que diz que: “A segregação espacial pode, então, ser compreendida como resultado de um processo de diferenciação que se desenvolve ao extremo e que leva, na cidade, ao rompimento da comunicação entre as pessoas, da circulação entre os sub-espacos, do diálogo entre as diferenças, enfim, conduz à fragmentação do espaço urbano.” (1996, p.74)

A mesma autora cita ainda que a segregação dessas áreas pode ser avaliada em três níveis diferentes. “Em primeiro lugar, há de fato uma descontinuidade territorial, e aí a segregação pode resultar de um isolamento físico. Em segundo lugar, o ritmo da ocupação dar-se-á pela capacidade do mercado de comprar e definir o uso dos novos terrenos, o que significa que poderá ocorrer, pelo menos temporariamente, níveis baixos de adensamento: a ausência de um conteúdo, aqui compreendido pelas funções a serem desempenhadas nesse novo território, pode reforçar o isolamento da área. Em terceiro lugar, e não em último, como os interesses fundiários antecedem-se a quaisquer outros (inclusos aqueles das atividades de produção e comercialização de mercadorias e de prestação de serviços), definindo o acesso aos novos terrenos, o que se estabelece é, ainda antes da incorporação imobiliária, um padrão sócio-econômico potencial de ocupação, também estabelecedor de um dado nível de segregação.” (1996, p.80)

3.2 Acessibilidades

Em contrapartida esta segregação se desenvolve conforme as acessibilidades e as localizações privilegiadas que facilitam a sua implantação no espaço urbano. Segundo Villaça: “A terra urbana só interessa enquanto ‘terra-localização’, ou seja, enquanto meio de acesso a todo sistema urbano, a toda a cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau.” (1998, p.74) O mesmo Villaça cita que estas acessibilidades variam de acordo com os meios de transporte, que estão diretamente ligados às classes sociais. Desta forma, o efeito gerado pela implantação de uma via regional ou de um terminal de transportes urbano é a melhoria de sua acessibilidade nos terrenos adjacentes e a conseqüente valorização local. Neste caso há um aumento de valor que é fruto do trabalho socialmente necessário dispendido na construção da via e na produção de todos os pontos que a elas possam ser contatados, sendo que o valor da terra influenciado pela construção da via é em geral maior que o valor da própria via.

Um outro aspecto interessante do processo de urbanização, citado por Villaça, é que “a urbanização ao longo das orlas nas metrópoles litorâneas, inclusive e especialmente de infra-estrutura de transportes, decorre de decisões que atendem a interesses intra-urbanos. Tais interesses são os das camadas de alta renda e seus agentes imobiliários. Não são as vias regionais de transportes que ‘puxam’ (valorizam a terra e provocam a expansão urbana) a urbanização ao longo das praias de alto-mar: são os interesses intra-urbanos que trazem um sistema viário local e a urbanização.” (1998, p.107-108)

Segundo Lobato Côrrea: “a lógica capitalista de acumulação, caracterizada pela minimização dos custos e maximização de lucros e apoiada no progresso técnico, suscita o aumento da escala de produção assim como da área onde se realiza. Amplia-se também a circulação, e a acessibilidade é redefinida em função dos novos modos de circulação. Verifica-se a valorização de certas localizações em detrimento de outras: mais do que isto, para cada atividade, nova ou transformada, há padrões locacionais específicos que melhor atendem à lógica capitalista. Como conseqüência algumas cidades perdem importância, enquanto outras são valorizadas; criando-se novos centros urbanos. (...) A rede urbana reflete assim a divisão territorial do trabalho”. (1989, p.48-49)

“Se o espaço se torna uno para atender as necessidades de uma produção globalizada, as regiões aparecem como as distintas versões da mundialização. Esta não garante a homogeneidade, mas, ao contrário, instiga diferenças, reforça-as e até mesmo depende delas. Quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, únicos.” (Santos, 1991, p.46-47)

3.3 O Valor do Espaço

Este valor do espaço é expresso na qualidade, quantidade e variedade dos recursos naturais disponíveis numa porção de espaço, além de suas singularidades naturais. Estes recursos atuam, também, na divisão territorial do trabalho. Estas condições naturais aparecem, para a produção em geral, como um limite historicamente relativizado, cujo peso na especialização das atividades produtivas é

significativo.

A renda absoluta, como expressão da propriedade privada do espaço, aparece sob a forma de uma cobrança ao direito de utilização de uma parcela do espaço físico que no urbano, manifesta-se na instituição do aluguel e na agricultura, no arrendamento, onde o que importa é o valor do espaço. A renda diferencial repousa nas qualidades específicas de um dado lugar, além das vantagens locacionais. No caso urbano, tem-se as localizações diferenciadas gerando lugares mais ou menos valorizados em função de sua disposição no tecido urbano. O espaço é, portanto, uma realidade natural e material que se define como receptáculo do trabalho humano historicamente acumulado.

Desta maneira a cidade capitalista reflete o antagonismo da classe dominante nesse modo de produção, expresso no uso do solo urbano. Nesse espaço se contrapõem proprietários e não-proprietários, e verifica-se uma agregação seletiva de valor ao solo, gerando condições ambientais diferenciadas, onde as melhores condições serão apropriadas e consumidas pelo capital e pela burguesia. Sendo que o consumo dos equipamentos coletivos também é bastante discriminatório, pois a sua distribuição no espaço urbano é igualmente seletiva. “Por isso, o papel do Estado é aí bastante contraditório. Ele tem que exercer a sua política de gestão do espaço urbano, sempre premido ou “acossado”, de um lado pelo capital que o encarrega de garantir as condições gerais de reprodução e, de outro, pelas necessidades e reivindicações dos habitantes. Por isso, ainda, a ação do Estado e do chamado planejamento urbano devem ser vistos, desde o início, em sua dimensão essencialmente política. O urbanismo, portanto, deve ser considerado também como ideologia”. (Moraes e Costa, 1999, p.181)

3.4 Agentes do Espaço

Lobato Côrrea cita em seu livro *O Espaço Urbano* que são cinco os agentes sociais que fazem e refazem a cidade:

- a) Os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais;
- b) Os proprietários fundiários;
- c) Os promotores imobiliários;
- d) O Estado;
- e) Os grupos sociais excluídos.

O autor também cita que a ação destes agentes se faz dentro de um marco jurídico que regula a atuação deles, este marco não é neutro refletindo o interesse dominante de um dos agentes. Outra característica é que apesar de “haver diferenciações nas estratégias dos três primeiros agentes, bem como conflitos entre eles, há entretanto denominadores comuns que os unem: um deles é a apropriação de uma *renda da terra*. Por outro lado, a ação destes agentes serve ao propósito dominante da sociedade capitalista, a reprodução das relações de produção, implicando a continuidade do processo de acumulação e a tentativa de minimizar os conflitos de classe, este aspecto cabendo particularmente ao Estado” (1989, p.12). E, por último, que as estratégias adotadas “variam no tempo e no espaço, e esta variabilidade decorre tanto de causas externas aos agentes, como de causas internas, vinculadas às contradições inerentes ao tipo de capital de cada agente face ao movimento geral de acumulação capitalista e dos conflitos de classe”. (1989, p.13)

3.4.1 Estado

“Com a internacionalização da economia, o Estado é chamado a intervir para orientar o mercado. A partir dos anos 30, 40, mas, sobretudo, após a Segunda Grande Guerra, cada vez mais, o Estado é chamado a exercer um papel de regulador, pois detém os instrumentos para realizar esta regulação. Hoje, o mercado não consegue equilibrar-se sem a intervenção do Estado”. (Santos, 1991, p.100)

Esta intervenção do Estado se dá de maneira planejada, com preocupações não só de curto e médio prazo. A maneira pela qual se realiza a intervenção do Estado vai ser determinada para a sua configuração espacial, mesmo se o Estado limita a sua intervenção ao econômico, o resultado é que outros níveis da vida social, como saúde, educação, lazer e outros, são organizados pela lei de mercado, uma de suas armas sendo a especulação.

O Estado apresenta-se junto a sociedade exercendo diferentes papéis, entre eles: o de grande industrial, de consumidor do espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário, promotor imobiliário, regulador do uso do solo e alvo dos movimentos sociais. Mas é “através da implantação de

serviços públicos (...) que a atuação do Estado se faz de modo mais coerente e esperado. A elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, entre outras as normas do zoneamento e o código de obras, constituem outro atributo do Estado no que se refere ao espaço urbano. (Côrrea, 1989, p.24). Estas legislações que atuam principalmente no nível municipal, dão ao Estado o poder de promover a segregação residencial e ratificá-la. Assim, os diferenciais do imposto territorial e predial são um forte fator discriminante, afetando o preço da terra e dos imóveis e, como consequência, incidindo na segregação social.

O Estado, como gestor da política territorial é, geralmente, o promotor da expansão. As diferenças inerentes às sociedades e aos territórios em questão impõem variadas formas histórico-concretas de manifestação desse momento. Os movimentos de expansão expressam também as histórias territoriais distintas. Nesse sentido, a cada expansão articula-se, ao nível da organização interna do território e da sociedade em expansão, processos de concentração. A existência do déspota, do Estado ou da cidade bem ilustra tal relação. Uma certa concentração prévia de população, trabalho e recursos é, assim, uma condição geral da expansão. A concentração, por sua vez, possibilita o desenvolvimento da divisão do trabalho e das formas de sociabilidade em geral. Ela está na raiz do comércio e dos mercados, da acumulação prévia de capital, da intensificação dos fluxos e do domínio privado dos meios de produção. Expansão e concentração são, assim, fundamentos do desenvolvimento do capitalismo.

Outra maneira de intervenção do Estado na valorização expressa-se no “aparato legal que regula as normas de uso e ocupação do solo urbano. A lei de zoneamento, por exemplo, ao fixar índices de ocupação, usos do solo e gabaritos de maneira diferenciada para cada área da cidade, acaba funcionando como indexador do preço do solo através da variação que promove, tanto em função do potencial construtivo dado a cada terreno, como pelo tipo de edificação nele permitida”. (Silva, 1995, p.8-9)

Exige-se, portanto, “a existência de um poder público organizado através de leis urbanísticas de construção, arrendamento, etc.; da organização e representação política a nível territorial; do financiamento ou promoção de equipamentos urbanos e infra-estrutura e de planejamento geral e local”. (Santos, 1991, p.8)

4. Considerações Finais

Como pode-se perceber pela breve explanação acima a dinâmica e o crescimento urbano desenvolvido nos últimos tempos no local de estudo é confirmado pelas diferentes teorias capitalistas de uso do solo que explicitam muito bem toda a lógica do crescimento local e demonstram o poder e a influência dos diferentes agentes no espaço urbano, em especial o Estado e as classes abastadas que demonstram através deste estudo um poder de decisão bem expressivo que impulsionou e direcionou o crescimento e a urbanização da cidade conforme os seus interesses, isolada ou conjuntamente.

Todo este processo aliado a outros estudos com dados e valores referentes a dinâmica urbana podem delinear um quadro de características que podem auxiliar os planejadores locais a determinar tendências e influências comuns e desta forma, avaliar melhor os impactos de determinadas ações no espaço urbano de modo a planejar melhor a sua cidade e desta forma, propiciar melhor qualidade de vida a todos os usuários, sem as devidas distinções.

Deste modo, este estudo se mostra como uma parte de um emaranhado de outras análises que devem ser realizadas antes do processo de planejamento de um dado local para que se possa compreender e avaliar melhor a sua dinâmica e assim, obter melhores resultados finais para a população.

5. Referências Bibliográficas

Côrrea, R. L. *A Rede Urbana*. Editora Ática: São Paulo, 1989.

Lojkin, J. *O estado capitalista e a questão urbana*. Martins Fontes: São Paulo. 1981.

Moraes, A. C. R.; Costa, W. M. da. *Geografia Crítica: a valorização do espaço*. 4ª. Ed. Editora Hucitec: São Paulo. 1999.

Vaz, N. P. *O centro histórico de Florianópolis: o espaço público do ritual*. Editora da UFSC/FCC Editora. 1991.

Santos, M. *Metamorfoses do espaço habitado*. 2ª.Ed. Editora Hucitec: São Paulo. 1991.

Silva, J. M. *Valorização Fundiária e expansão urbana recente de Guarapuava-PR*. Dissertação de

Mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis/SC. 1995.

Sposito, M. E. B. *Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas*. In: Revista de Geografia no. 04. set/out/nov/dez 1996.

Sugai, M. I. *As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano*. A via de contorno norte da ilha. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. São Paulo. 1994.

Villaça, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. Studio Nobel: São Paulo. 1998.