



OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO E EXPANSÃO URBANA DA CIDADE DE FRANCA, SÃO PAULO: UMA ANÁLISE CRÍTICA

TERRITORY OCCUPATION AND URBAN EXPANSION OF THE CITY OF FRANCA - SP: A
CRITICAL ANALYSIS

Daniele Caroline David¹

Fernando Garrafa²

RESUMO

De aglomerados urbanos a relações sociais complexas, as cidades passaram e passam constantemente por diversos processos, tanto físicos como socioeconômicos, desde as grandes metrópoles até as de menor porte, incluindo as cidades médias brasileiras. Essas têm se expandido a partir da tendência centro-periferia, ou seja, de forma espraiada pelo território o que pode ocasionar um cenário urbano desconexo e insustentável. Portanto, analisar a formação da cidade sob a ótica morfológica e reconhecer este fenômeno, se torna imprescindível para embasar futuros estudos e a posteriori fomentar discussões que possam contribuir com a municipalidade a fim de propor medidas mitigadoras dos efeitos deletérios dessa configuração urbana. O objetivo principal deste artigo é analisar criticamente como se deu a ocupação territorial da cidade de Franca, localizada a nordeste do estado de São Paulo, bem como, suas áreas de expansão urbana. A pesquisa é de abordagem qualitativa e descritiva por meio de estudo de caso e levantamento bibliográfico acerca da urbanização francana. Também se recorreu ao estudo e elaboração de mapas para ilustrar a espacialidade. Os resultados obtidos se estruturaram a partir da síntese dos processos de urbanização da cidade tendo apontando os principais agentes produtores do espaço urbano, bem como seus aspectos morfológicos que se assemelham aos parâmetros das cidades médias brasileiras, fragmentado e desigual. A principal contribuição deste trabalho é fornecer subsídios a gestores, cidadãos e técnicos de

¹ UFU – Universidade Federal de Uberlândia. Mestranda pelo PPGAU, Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2019-2021.

² UFU – Universidade Federal de Uberlândia. Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

técnicos de planejamento urbano na formulação de políticas públicas para um desenvolvimento urbano sustentável.

PALAVRAS-CHAVE: Morfologia urbana; Expansão urbana; Território.

ABSTRACT

From urban agglomerations to complex social relations, cities have gone through and are constantly going through several processes, both physical and socioeconomic, from large metropolises to smaller ones, including medium-sized Brazilian cities. These have expanded from the center-periphery trend, in other words, spread throughout the territory, which can lead to a disconnected and unsustainable urban scenario. Therefore, analyzing the formation of the city from a morphological perspective and recognizing this phenomenon becomes essential to support future studies and, a posteriori, to foster discussions that can contribute to the municipality in order to propose measures to mitigate the harmful effects of this urban configuration. The main objective of this article is to critically analyze the territorial occupation of the city of Franca, located in the northeast of the state of São Paulo, as well as its urban expansion areas.

KEYWORDS: Urban morphology; Urban expansion; Territory.

INTRODUÇÃO

Esse artigo trata da ocupação do território e expansão urbana na cidade de Franca, estado de São Paulo, caracterizando este processo e tecendo uma análise crítica a partir das óticas morfológica, econômica e social.

A problemática envolta deste tema é sobre a tendência urbana das cidades médias brasileiras, em que a maioria delas, inclusive Franca, se desenvolvem por meio da área central e expandem seus perímetros urbanos, ocasionando um fenômeno conhecido como espraiamento e este traz consigo consequências severas a dinâmica da urbe, como por exemplo, maiores deslocamentos percorridos, densidades rarefeitas, especulação imobiliária exacerbada, vazios urbanos em demasia, entre outras, esta conformidade urbana contraria os preceitos da cidade compacta, defendida por muitos especialistas como um modelo sustentável de cidade, Alternativa esta que vem sido discutida em um dos maiores eventos do mundo, como na Conferência Habitat III, em 2016.

A necessidade de ocupação compacta do território aliada a densidades adequadas é destacada pela Conferência Habitat III, Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano

Sustentável que aconteceu em Quito, Equador, em 2016. A partir da promoção da compactidade, policentrismo, densidade, conectividade e usos mistos, as entidades responsáveis almejam evitar a expansão urbana, diminuir os desafios da mobilidade e diminuir a necessidade de custos de prestação de serviços per capita (ABREU-HARBICH, KNEIB E PIRES, 2017 s/p.).

Rogers (2001) complementa tecendo conjecturas sobre a cidade compacta, mostrando como os cenários urbanos poderiam ser modificados e melhorados do ponto de vista sustentável e social, através de decisões mistas de planejamento urbano, que abarquem questões socioeconômicas e espaciais, ele afirma que a cidade fragmentada é monofuncional onde o automóvel é predominante enquanto que a cidade compacta abrange questões como o reequilíbrio entre o uso das ruas a favor do pedestre, o crescimento é orientado pelos centros de atividades sociais e comerciais que são localizados junto aos pontos de modais de transporte coletivo o que favoreceria o uso deste modal e conseqüentemente reduziria congestionamentos e poluição ao passo que a utilização do transporte particular motorizado diminuiria.

A partir da problemática exposta, foi explanada a hipótese de que a cidade de Franca apresenta uma urbanização esparsa sobre seu território. Sendo assim se dá o objetivo deste artigo que é compreender como se deu a ocupação do território da cidade de Franca e quais suas tendências urbanísticas, a partir da análise das suas áreas de expansão urbana. A pesquisa é de abordagem qualitativa e descritiva, feita a partir de procedimentos metodológicos de levantamentos bibliográficos e estudo de caso, utilizando mapas da cidade divulgados pela municipalidade, encontrados em bibliografia específicas e outros confeccionados pela própria autora.

1. PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: TERRITÓRIO, OCUPAÇÃO E EXPANSÃO.

O referencial teórico abordado neste trabalho visa compreender os processos de ocupação do território e urbanização da cidade de Franca, município do estado de São Paulo, caracterizada como cidade média brasileira, abordando conceitos morfológicos a fim de caracterizá-la bem como os fenômenos urbanos envolvidos.

A princípio, para que se possa discorrer sobre a produção do espaço urbano bem como os processos de ocupação e expansão do território.

1.1. TERRITÓRIO, PRODUÇÃO ESPACIAL E URBANIZAÇÃO: PRINCIPAIS CONCEITOS

Segundo Santos (1990), a utilização do território pelo povo cria o espaço; imutável em seus limites e apresentando mudanças ao longo da história, o território antecede o espaço. Já o espaço geográfico é mais amplo entendido como um sistema indissociável de sistemas de objetos e ações, em que a instância social é uma expressão concreta e histórica. O território por sua vez, é um conceito subjacente em sua elaboração teórico-metodológica e representa um dado fixo, delimitado, uma área.

Porém, o território, não é apenas uma área delimitada, é também construído e desconstruído por relações de poder que envolvem uma grande quantidade de atores que territorializam suas ações com o passar do tempo, a sua delimitação pode não ocorrer de forma precisa, pode ser irregular e mudar no decorrer da história, assim como pode acontecer uma diversificação das relações sociais, num jogo de poder cada vez mais complexo.

Segundo Santos (2008, p. 51):

A configuração territorial é dada pelo conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens super impuseram a esses sistemas naturais. A configuração territorial não é o espaço, já que sua realidade vem de sua materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima.

Território e espaço nas suas definições se interligam, o espaço contém o território modelado, configurado; o território corresponde aos complexos naturais e as construções/obras feitas pelo homem: estradas, plantações, fábricas, casas, cidades. O território é construído historicamente, cada vez mais, como negação da natureza natural. A materialidade do território é, assim, definida por objetos que tem uma gênese técnica e social, juntamente com um conteúdo técnico e social. Objetos organizados em sistemas e com influência direta no uso do território. Este é usado, reorganizado, configurado, normatizado, racionalizado.

Segundo, Saquet e Silva (2008), descrevendo a definição de espaço e território segundo a obra de Milton Santos:

O espaço é organizado socialmente, com formas e funções definidas historicamente, pois se trata da morada do homem e do lugar de vida que precisa ser constantemente reorganizado. O espaço e o homem são sínteses dialéticas compreendidas numa combinação teórico-metodológica (...) Assim, Milton Santos da centralidade ao sujeito homem na construção do mundo e do espaço. Já o território é

compreendido como espaço de uma nação, delimitado e regulado. Apresenta elementos fixos, resultantes da ação do homem e seu trabalho, bem como as relações sociais e diferentes formas de ocupação e produção; corresponde ao recorte do espaço pelo processo de formação de um Estado-nação. (SAQUET e SILVA. 2008 p.9).

Segundo Milton Santos (1979), o território é palco da proliferação do capital, um espaço apropriado pelos agentes do capital por meio da divisão social do trabalho, ou seja, o território é a apropriação do espaço para a realização das atividades humanas, ligadas ao poder e ao capital, é a territorialização do espaço, a tomada do espaço. Concomitantemente para o autor, essa territorialidade é expressada pela população que se apropria desse espaço, por meio da sua herança cultural, porém é também uma fração do espaço local articulada ao espaço mundial.

O conceito de território e o espaço urbano estão intimamente relacionados, como já mencionado, segundo Lefebvre (2002), o território é uma das condicionantes para que se possa constituir o urbano:

O urbano define-se também como justaposições e superposições de redes, acúmulo e reunião dessas redes, constituídas umas em função do território, outras em função da indústria, outras ainda em função de outros centros do tecido urbano. (LEFEBVRE, 2002, p.114).

O processo de urbanização está vinculado a diversos fatores, um dos principais é a necessidade do homem de se territorializar se apropriando do espaço na sua condição genuína e o transformando em seu lugar de vivência, no qual constitui suas relações sociais, econômicas e políticas, assim como descreve Correa (1979)

Vista como uma forma de organização do espaço pelo homem, a cidade pode ser considerada de acordo com Harvey, como a expressão concreta de processos sociais na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico. Expressão de processos sociais, a cidade reflete as características da sociedade (CORRÊA, p. 100, 1979)

A urbanização, conotada como processo e produção social e organização espacial é abordada por Castells (1975), o autor referencia o fenômeno urbano inserido no processo social, que por sua vez esta na base da organização do espaço e que a urbanização deve ser considerada Castells (1975 p.15) “enquanto processo de organização e desenvolvimento, e por conseguinte, partir da relação entre forças produtivas, classes sociais e formas culturais (dentre das quais o espaço)”.

Em concordância, Lefebvre (1978 p.21) afirma que “o avanço e as pressões dos grandes grupos sociais modelo o espaço de modo diferencial” e completa:

É o resultado de uma história que deve ser concebida como atividade de “agentes” ou “atores” sociais, de “sujeitos” coletivos operando por

impulsos sucessivos, projetando e modelo de modo descontínuo (relativamente) extensões de espaço. Esses grupos sociais, compreendendo classes e frações de classes, assim como instituições(...) agem uns com e/ou contra os outros. As qualidades e “propriedades” do espaço urbano resultam de suas interações, de suas estratégias, seus êxitos e derrotas (LEFEBVRE, 2002, p.119).

A partir desta abordagem, é possível analisar a produção do espaço urbano desde a cidades na antiguidade até as cidades na contemporaneidade.

1.2. TRANSFORMAÇÕES DA URBE: DA FORMA AO CONTEÚDO.

Nas cidades imperiais as funções comerciais e de gestão, que decorrem da concentração populacional, num mesmo aglomerado, sob um poder exercido pela conquista de um território, a cidade, portanto não é um local de produção, mas de gestão de domínio, ligado a primazia social do órgão político-administrativo.

Já na Idade Média, os aglomerados urbanos, se edificam pela reunião de uma fortaleza preexistente, em torno da qual se organiza o núcleo de habitação e serviços e um mercado, estas se diferem das cidades imperiais, pois apresentam uma maior autonomia política, em que a sede política era o núcleo urbano principal, o império.

No que tange as cidades medievais, formou-se a classe negociante, que ultrapassou a economia de subsistência e acumulou autonomia suficiente para ser capaz de investir nas manufaturas, dando origem a classe burguesa, ocasionando um conflito de classes entre esta e a nobreza, que por sua vez, iniciou um certo tipo de segregação social, que teve influência direta na cultura urbana, especialmente no que se refere ao consumo e economia (CASTELLS, 1975).

As modificações do meio de produção com a inserção da indústria, transformou o modo de organização espacial, constituindo em um novo modelo urbano, a cidade industrial. Segundo Choay (1979, p.1) “A sociedade industrial é urbana. A cidade é o seu horizonte. Ela produz as metrópoles, conturbações, cidades industriais, grandes conjuntos habitacionais. No entanto fracassa na ordenação desses locais”.

Castells (1975) por sua vez, reflete como o capitalismo industrial influenciou na organização do meio urbano:

Com efeito, a constituição da mercadoria enquanto engrenagem de base do sistema econômico, a divisão técnica e social do trabalho, a diversificação dos interesses econômicos e sociais sobre um espaço mais vasto, a homogeneização do sistema institucional, ocasionaram a

irrupção da conjunção da forma espacial, a cidade, e de esfera de domínio social de uma classe específica, a burguesia. A difusão urbana equivale exatamente a perda do particularismo ecológico e cultura da cidade. Por isso os processos de urbanização e autonomia do modelo cultural “urbano” se manifestam como processos paradoxalmente contraditórios (CASTELLS, 1975 p.22).

Analogamente Singer (2018, p.9): “(...) a existência da cidade pressupõe uma participação diferenciadas dos homens no processo de produção e de distribuição, ou seja, uma sociedade de classes.” No que se refere o fenômeno industrial, o mesmo autor afirma.

(...) a moderna unidade de produção, a fábrica – é necessariamente um fenômeno urbano. Ela exige, em sua proximidade, a presença de um grande número de trabalhadores. O seu grande volume de produção requer serviços de infraestrutura (transportes, armazenamento, energia etc), que constituem o cerne da moderna economia urbana. Quando a fábrica não surge já na cidade, é a cidade que se forma em volta dela. Mas é, em ambos os casos, uma cidade diferente. Em contraste com a antiga cidade comercial, que impunha ao campo o seu domínio político, para explorá-lo mediante uma intrincada rede de monopólios, a cidade industrial se impõe graças a sua superioridade produtiva. A burguesia industrial toma o poder na cidade em nome do liberalismo e varre para fora do cenário a competição das formas arcaicas de exploração. O capital comercial perde seus privilégios monopolísticos e acaba se subordinando ao capital industrial(...) (SINGER, 2018, p.22-23).

Sobre o rompimento com a cidade medieval, Frampton (2000 p.13) ratifica que a cidade cercada de muralhas, a “cidade finita tal como chegou a existir na Europa ao longo dos quinhentos anos precedentes”, durante a Revolução Industrial foi, como um todo, rapidamente alterada com a inserção da nova técnica e dos novos processos socioeconômicos que o acompanharam.

A cidade industrial realiza, sobretudo, ao menos teoricamente, a ruptura de todos os confins pré-estabelecidos da forma urbana, enquanto todo o solo pode converter-se virtualmente em edificável e de fato se converte enquanto é investido pelo aumento do assentamento. Igualmente para os meios de produção, para a quantidade realizada ao desenvolvimento da cidade industrial, se desencadeou um processo de socialização da cidade, nunca verificado anteriormente(...) (AYMONINO, 1972 p.38).

Concomitantemente, discorre Castells (1975 p.23)

(...) o elemento dominante é a indústria, que organiza inteiramente a paisagem urbana. Este domínio, no entanto, não é um fato tecnológico, mas a expressão da lógica capitalista que está na base da industrialização. A “desordem urbana” não existe de fato. Ela representa a organização espacial proveniente do mercado, e que decorre da ausência de controle social da atividade industrial. O

racionalismo técnico e a primazia do lucro, resultam, por um lado na anulação de toda diferença essencial entre as cidades e na fusão dos tipos culturais nas características globais da civilização industrial capitalista, e por outro lado, no desenvolvimento da especialização funcional e na divisão social do trabalho no espaço, com uma hierarquia entre os diferentes aglomerados e um processo de crescimento cumulativo, derivado do jogo das economias externas.

A cidade se reestruturou a fim de atender as necessidades da indústria, e com um planejamento precário, cresceu desordenadamente, o que gerou precariedades no espaço urbano, físicas e sociais, como infraestrutura precária, insatisfatórias condições de habitação e insalubridade além dos conflitos sociais de classes, que refletiram no espaço, gerando segregação sócio espacial. Alves (2013 p.100) discorre sobre a criação dos subúrbios como resultado desta ocupação segregacionista do espaço urbano “Com a expansão generalizada, fruto do rápido incremento populacional dos principais centros urbanos industriais, estas cidades adotaram o subúrbio como solução espacial fundamental para habitação.”

Destarte, cada novo momento da sociedade, encontra no espaço a estrutura urbana pré-existente, na qual deve se adaptar para se estabelecer. A concepção das metrópoles e do cidadão metropolitano e os problemas advindos delas demandava um novo modo de habitar, trabalhar, circular e interagir socialmente. Com os avanços tecnológicos oriundos da revolução industrial e além dela, as cidades moldaram-se para atender as variáveis demandas daquela nova sociedade que emergia, uma das inovações que mais impactou a morfologia das cidades foi, o automóvel, (final do século XIX começo do século XX) já que a partir dele, era possível percorrer longas distâncias e assim o meio urbano expandiu suas fronteiras e convergiu em novas formas de se pensar e fazer a urbe.

À dispersão correspondeu, paradoxalmente, a concentração e o congestionamento da cidade. Se o subúrbio floresceu e foi repetido ao infinito devido a popularização do automóvel, a cidade no século XX também foi o lugar da concentração excessiva. A área central das cidades industriais foi o território por excelência da gestão, do trabalho, do comércio, dos serviços e da riqueza. Um enorme fluxo de pessoas passou a se deslocar diariamente de modo pendular entre seus locais de moradia e as áreas onde suas atividades em horário comercial eram realizadas. O ritmo urbano na cidade industrial consolidada foi constante e determinado: seus tempos e os locais de origem e destino eram bem definidos. Sua forma urbana possuía

uma área central de negócios, uma zona industrial afastada e uma grande área residencial segregada por classes ou grupos étnicos (ALVES, 2013 p. 103).

Em termos morfológicos, pode ser atribuído o modelo de teórico de Harris e Ullman, ilustrado na figura 1, este diagrama tem como base o agrupamento das atividades econômicas, com isso sugere-se uma formação baseada em três dimensões, o centro e sua formação concêntrica, as linhas de transporte e ligação com as outras cidades e os polos especializados (KRAFTA, 2014 p.22) ilustrando a cidade do século XX.

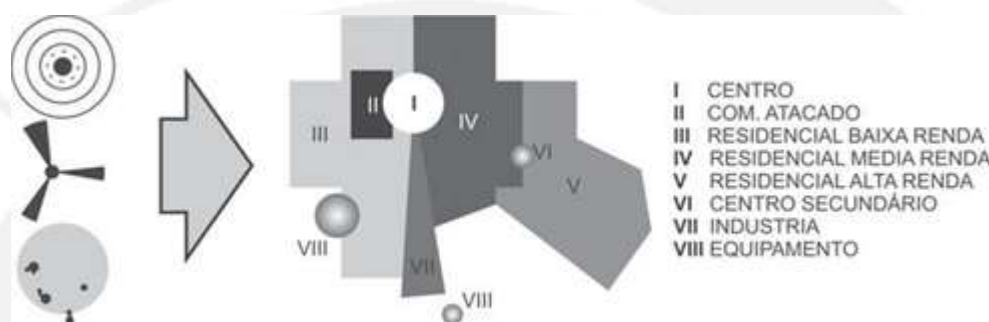


Figura 1. Gênese do modelo espacial de Harris e Ullman. Fonte: KRAFTA, 2014 p. 20

Com a facilidade de locomoção que os automóveis permitem juntamente com a implantação de grandes empreendimentos ou equipamentos desconexos dos núcleos urbanos estruturados, são incentivos de novos processos de ocupação e organização do espaço urbano os quais originaram modificações morfológicas significativas, ocasionando esta dicotomia entre os centros e as periferias, ou seja, a urbanização dispersa, como definida por Reis 2006, pg 13-14 apud Bentes, 2010 s/p.

(...)um processo de esgaçamento do tecido urbano dos principais centros; a formação de constelações ou nebulosas de núcleos urbanos de diferentes dimensões, integrados na área metropolitana ou em regiões; a transformação do sistema de vias de transporte inter-regionais (ferroviárias e rodoviários) em apoio ao transporte diário intrametropolitano de passageiros; adoção de modos metropolitanos de consumo, também disperso pelo território.

Além desta descrição, é relevante expor as considerações sobre a estruturação espacial elucidada por Villaça por meio dos conceitos espaciais “intra-urbano” e “regional”, estes são abordados com uma conotação social, o autor conceitua esta dicotomia urbanística como uma maneira de analisar o espaço por meio de valores de usos.

Mediante esta abordagem salienta a demarcação concreta entre estes dois espaços que ocupam posições distintas na organização da urbe, no entanto, estas duas definições apresentam diferenças enquanto estruturação do espaço.

As principais diferenças entre o espaço intra-urbano e o regional são o que o primeiro tem a estruturação “dominada pelo descolamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor (...)Nesses deslocamentos, não há espaço para as comunicações ou para transporte de energia.” (Villaça, 2017 p. 21) já o segundo é “estruturado pelo deslocamento de energia, pelas comunicações e pelo transporte de mercadorias” (Villaça, 2017 p.21).

Para melhor compreensão dos termos, há uma definição completa por Villaça (2017, p. 20) que exerce a principal função de diferenciar estes dois conceitos para uma melhor contextualização.

A distinção mais importante entre espaço intra-urbano e espaço regional deriva dos transportes e das comunicações. Quer no espaço intra-urbano, quer no regional, o deslocamento de matéria e do ser humano tem um poder estruturador bem maior do que o deslocamento da energia, ou das informações. A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. Tais áreas, mesmo nas cidades industriais, são as que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho – os que ali trabalham - com os de consumidores – os que ali fazem compras e vão aos serviços (VILLAÇA, 2017, p. 20).

No entanto, estas reflexões sugerem um espaço urbano delimitado, entre o intra-urbano e o regional, no que diz respeito as novas organizações urbanas sugerem um espaço conurbado, que segundo o mesmo autor “trata-se de novo tipo de “região urbana” um misto de cidade e região (...) e que poderia escapar a distinção aqui feita (VILLAÇA, 2017 p.22) – aludindo aos termos já discutidos, referindo-se a cidade “polinucleada, desconcentra e dispersa” (VILLAÇA, 2017 p. 22) complementado “são processos intra-urbanos, transformações em elementos de estrutura intra-urbana: o centro, a cidade central, os muitos centros (polinucleação) e a periferia esparsa” (VILLAÇA, 2017 p. 22) por mais que este nova organização urbanística assuma a escala de uma região, é tratada como um tipo peculiar de espaço urbano. (VILLAÇA, 2017).

Sendo assim, observa-se que a definição da cidade esparsa é uma conceituação que surgiu no século XX, como sugere Reis 2006, apud Bentes, 2010 s/p. “Durante a década de 1990 é que pesquisadores europeus se deram conta que esse processo era mais amplo, com áreas fragmentadas e desarticuladas das metrópoles e sistemas urbanos” ainda segundo o mesmo autor as conceituações de cidade dispersa permeiam acerca de processos contemporâneos de urbanização que não são mais conectados ao tecido intra-urbano, mas sim, ao território com abrangência regional, quando não a transcende.

Ou seja, pode-se afirmar que o modelo de urbanização esparsa é uma transcendência da estruturação do espaço intra-urbano definido por Villaça (2017), em que as novas conurbações entre o espaço inserido na malha urbana e o espaço regional, provoca uma reestruturação urbanística que extrapola qualquer limite semântico, conferindo a urbe, novas comunicações, centralidades e principalmente novas relações socioeconômicas.

Esta tendência urbanística espriada pode ser advinda de várias motivações, como aponta Costa (2010 s/p.)

O processo de urbanização, em sua forma mais atual no Brasil tem sido envolvido por uma teorização que não tem dado mais conta dos fenômenos em curso, seja pelos efeitos sofridos devido ao estágio da mundialização da economia, da cultura e das relações sociais, seja motivado pelo avanço das tecnologias e das comunicações, que permitem novas formas de acesso e de articulação entre agentes, seja ainda em função dos resultados provenientes da nova organização empresarial em nível planetário, com o sistema capitalista ampliando a reprodução do capital, geralmente bastante representada pelo setor imobiliário.(COSTA 2010 s/p).

É evidente que esta nova configuração urbana exerce um poder estruturador do espaço, sendo eles de conotação social, econômico ou ambiental que se relacionam diretamente, como afirma Costa (2010 s/p)

(...) essa nova modalidade de urbanismo- que altera valores, visões, modos de vida – na difícil explicitação de um fenômeno mal percebido pelos cidadãos, com implicações e consequências sobre seus cotidianos, interferindo segundo diferentes naturezas e dimensões, escalas de vivência, paisagens e meio ambiente, sob compartimentações e segregações generalizadas, marcadas pela exclusividade de certos extratos sociais. (COSTA 2010 s/p).

Este modelo espriado de cidade evidencia como a cidade se estrutura a partir da lógica mercadológica, que sempre esteve presente na produção do espaço urbano, desde os primeiros aglomerados urbanos e se intensificou no século XIX e XX

perdurando no século XXI, o que se conclui diante de tais transformações urbanas é que dentre todos os agentes urbanos, os que exercem maior influência na configuração da urbe são os mesmos que detêm o poder do capital, enquanto que a maioria dos cidadãos se tornam coadjuvantes do próprio habitat.

2. PRODUÇÃO E EXPANSÃO DO TERRITÓRIO FRANCANO: A CIDADE DOS LOTEAMENTOS

O objeto de estudo deste artigo é a ocupação e expansão urbana da cidade de Franca, localizada a nordeste do estado de São Paulo, caracterizada como cidade média, atualmente com um pouco mais de trezentos e cinquenta mil habitantes, inserida na microrregião, compreendida por dez cidades, em que se configura como principal polo econômico atraindo e servindo estas pequenas cidades ao seu redor, o que afirma sua condição de cidade média, como descritas por Sposito (2010, p. 6) “são aquelas que desempenham papéis de ligação, de intermediação entre as pequenas e as maiores cidades, sem desprezar o tamanho populacional”.

Franca, foi fundada no século XIX, recebeu um grande fluxo populacional dos mineiros que vieram das Gerais, principalmente do Sul de Minas e os goianos do Sertão da Farinha Podre (futuro Triângulo Mineiro) devido a decadência da mineração, os habitantes daquela região procuravam uma outra atividade, esta ligada a terra. Em 1805, foi criado o assentamento Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Franca e do Rio Pardo, simplificado posteriormente para Franca, foi assentado em uma colina entre dois córregos, Bagres e Cubatão, apresentados na figura 2 sublinhados em amarelo, assim se deu os primeiros indícios de ocupação do solo francano. (FRANCA, 2017).

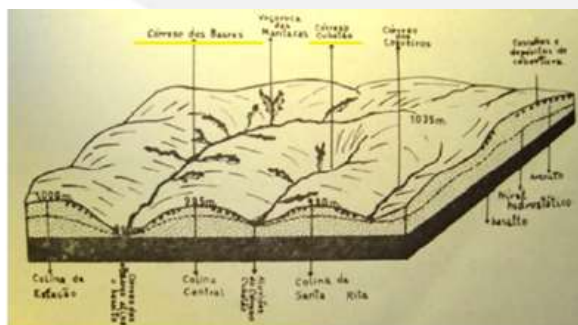


Figura 2. Desenho das Colinas de Franca, primeiro assentamento.
Fonte: CHIQUITO, 2006 p. 46. Edição própria.

A partir deste primeiro assentamento, Franca, passa a ter propriamente seu núcleo urbano em forma de tabuleiro de xadrez, em torno da Igreja (figura 3), com a chegada dos trilhos da Mogiana na região, a cidade sofreu mudanças significativas, tanto econômicas quanto espaciais, devido principalmente ao aumento da população, ocasionado pela migração de mão de obra para as lavouras de café, foi neste período (1887), foram instalados “fontes para o abastecimento de água no centro e no Bairro da Estação e lâmpões para iluminação pública, substituídos em 1905, no centro por luz elétrica” (CHIQUITO, 2006 p.48) além da inauguração de diversas edificações públicas, como Fórum, o mercado municipal, a Santa Casa, Câmara e Cadeia municipal.



Figura 3. Núcleo Urbano Central e o Traçado Xadrez (Séc. XIX – início XX)
Fonte: MOLINARI, 2006 p. 32.

Em razão a migração e o acentuado desenvolvimento urbano propiciaram a aprovação em 1892, o plano do bairro Cidade Nova, sendo este o primeiro plano de expansão urbana do solo francano, conceituado por meio do urbanismo sanitalista em que foram realizados projetos de melhorias isoladas e pontuais, este plano foi uma resposta da municipalidade a grande concentração de migrantes no bairro da Estação, com objetivo de garantir a distribuição geográfica na oferta de lotes. No começo do século XX, o momento em que a cidade começou a exceder os limites, surgiram os primeiros planos de arruamentos de iniciativa privada, originando o parcelamento do solo, convergindo nas vilas, consolidadas entre o período de 1925 (azul claro) até 1949 (amarelo) e o núcleo urbano existente anterior as vilas foram representados pelas cores cinza e azul escuro compreendidos pelos anos de 1843 e 1902 respectivamente, ilustrados na figura 3. (CHIQUITO, 2006).

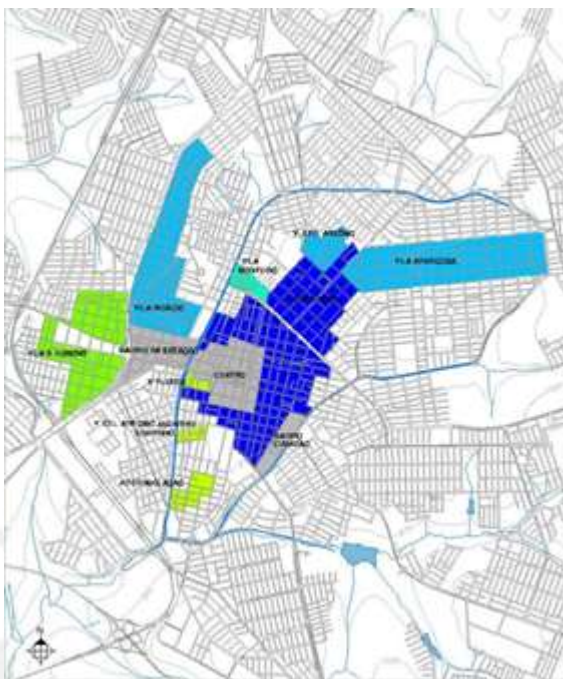


Figura 1. Área urbana da cidade de Franca no período de 1983 até 1949
Fonte: CHIQUITO, 2006 p. 48. Edição própria.

A partir do século XX, já era notório a primazia da iniciativa privada nas definições do parcelamento urbano francano em detrimento da iniciativa pública e sob a ótica mercadológica, como já discorrido anteriormente nesse trabalho, a tendência era a expulsão da classe menos favorecida para as bordas do principal núcleo urbano central, como evidenciado na figura 4, onde as vilas operárias foram sendo instaladas.

Com o desenvolvimento regional e a implantação de um sistema de articulação por meio do sistema de transporte rodoviário, em meados do século XX (1928/55) contribuiu para a diversificação da economia francana, antes era majoritariamente cafeeira passou a ser industrial, como polo produtor de calçados, a partir de 1950 a indústria representava cerca de 48,7% da produção total do município. Estes fatores contribuíram para um expressivo processo de urbanização do território, a área revertida para loteamentos aumentou cerca de vinte vezes mais se comparada a área dos anos 40, ocupando mais de 500 ha, acarretando a ocupação indiscriminada do espaço, ampliando ainda mais a zona periférica da cidade, ilustrada na figura 5. (CHIQUITO, 2006) (MOLINARI, 2006).

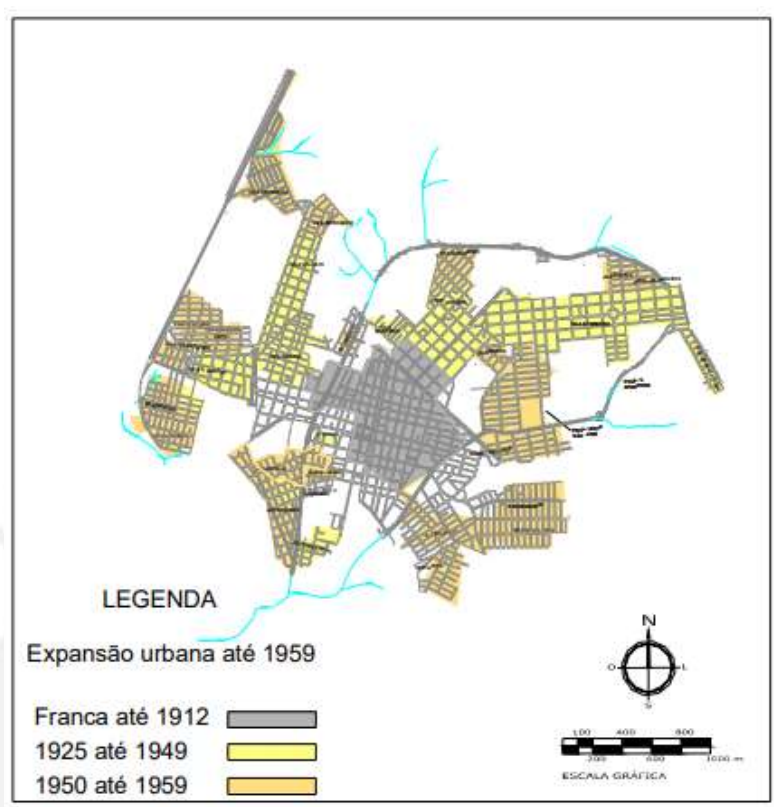


Figura 2. Área urbana da cidade de Franca no período de 1912 até 1959.
Fonte: MOLINARI, 2006 p. 39.

Na década de 60 há uma explosão demográfica que fez com que as fronteiras urbanas francanas se alargassem novamente, esta expansão não mais seguia os limites geográficos, impostos pelas fragilidades do solo, como localizações próximas as voçorocas e houve então uma ocupação banalizada do território, como ilustrada na figura 6, um dos principais motivadores deste fenômeno foram as aprovações de loteamentos para fins populares, localizados nos extremos da cidade, evidenciados na figura 7, estes foram os primeiros indícios da tendência urbana espraiada, estratégia adotada na produção do espaço urbano francano.

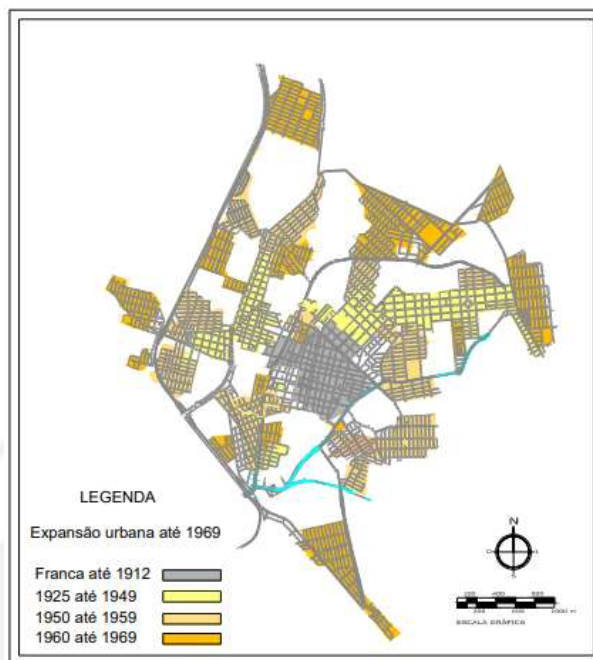


Figura 3. Área urbana da cidade de Franca no período de 1912 até 1969. **Fonte:** MOLINARI, 2006 p. 40



Figura 4. Distribuição dos bairros por renda na década de 60. **Fonte:** MOLINARI, 2006 p. 105

No final da década de 60, na gestão de José Lancha Filho, foi feito o Diagnóstico do Plano Diretor, elaborado por uma empresa particular, GPI (Grupo de Planejamento Integrado), que teve como principal objetivo, desenvolver um amplo diagnóstico, seguindo a metodologia aplicada dos planos financiados pelo governo

federal, por meio do SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo). Entre as análises realizadas, consta uma crítica ao processo de expansão urbana, conotando-o como injustificado e danoso por não corresponder as necessidades do mercado local, ocasionando uma ocupação rarefeita e precária pelo alto custo da infraestrutura, neste sentido, foram apontadas as principais problemáticas urbanas, as baixas densidades de ocupação, produção de lotes excedente a demanda, expansão da periferia e o aumento dos riscos erosivos do solo. Ademais, foram criadas propostas para tais problemas, como promover o adensamento por meio do impedimento de aprovação de novos loteamentos e a fixação do perímetro urbano (MOLINARI, 2006)

Contudo, na década seguinte o contexto urbano não se diferencia dos períodos anteriores, impulsionado com surgimento de novos para moradias populares a fim de abrigar a população operária advinda da crescente industrialização franca, juntamente com melhorias relacionadas a infraestrutura do município como nos serviços de abastecimento de água, tratamento de esgoto com a concessão feita pela empresa SABESP (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo) em 1976, além da criação da EMDEF (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano de Franca) responsável por obras de pavimentação. O período compreendido entre 1975 e 1984 foi o mais efetivo na aprovação de loteamentos, com números expressivos em relação a quantidades, neste período foram aprovados 76 loteamentos que corresponderam a 1337,98 há, equivalente a área loteada nos trinta anos entre 1945 e 1974. Pode-se observar a evolução da mancha urbana deste período na figura 8.

Nesta época, houve a implantação dos maiores empreendimentos habitacionais para a população de baixa renda, por meio do órgão COHAB (Companhia de Habitação Popular) vinculada ao CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo), com uma produção significativa entre os de 1982 a 2002, foram implantados 15 empreendimentos habitacionais públicos, com exceção de somente um conjunto, todos os outros possuem localização em áreas periféricas, conforme figura 9, evidenciando a expulsão da população de baixa renda das zonas centrais, confirmando as teorias da produção capitalista do espaço discorridas anteriormente.

Os anos subsequentes deram continuidade a este processo desmedido de aprovação de loteamentos, a área urbana de Franca que em 1972 correspondia a 1754 há passou para 6450 ha em 2004, significando um aumento de 370%, na década de 90 foram aprovados 47 novos empreendimentos e entre os anos de 2000 e 2004, cerca de

27 loteamentos, na figura 8 é possível observar a zona de expansão urbana até 1999. (CHIQUITO, 2006).

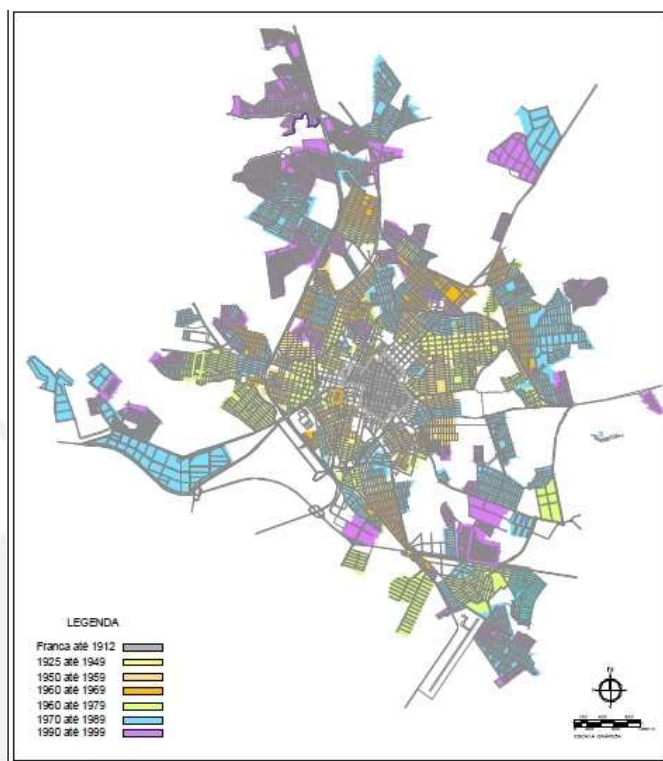


Figura 8. Mapa dos Loteamentos de Franca (1912-1999).

Fonte: MOLINARI, 2006 p. 73

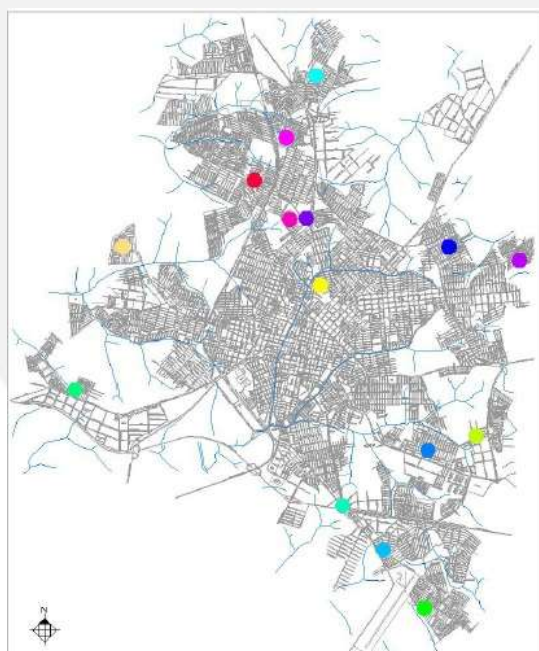


Figura 5. Localização dos Conjuntos habitacionais (1982 – 2002)

Fonte: CHIQUITO, 2006 p. 63

Desde a criação da Câmara Municipal, em 1824, principiou a história da legislação urbana do município, no entanto a partir de 1972 houve uma

regulamentação detalhada do parcelamento e uso do solo, em que foram estabelecidas normas e parâmetros mais rígidos, por meio do Diagnóstico do Plano Diretor elaborado em 1969 foi possível auferir as principais deficiências urbanas da cidade para poder subsidiar o Plano Diretor implantado em 1972, que foi aprovado juntamente com as leis de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, dentre as principais regulamentações estão, estabelecimento de regras para a delimitação da área urbana bem como para a expansão urbana, a fim de frear o espalhamento horizontal da cidade, de certa maneira se mostrou eficaz, já que, se comparado com outros períodos, entre 1972 a 1975, teve o menor índice de aprovação de novos loteamentos (MOLINARI, 2006).

Contudo, posteriormente houve alterações nesta lei que possibilitou a aprovação de loteamentos longínquos e fragmentados da malha urbana, o que contribuiu com o aumento exponencial de loteamentos aprovados nos anos posteriores, como já mencionado. Somente na década de 90, houve novas propostas para a regulação urbanística que culminou no Plano Diretor de 1992 que introduziu a obrigatoriedade em todo loteamento, a reserva de lotes destinados a áreas públicas para fins de habitação de interesse social, paisagísticos e institucionais, no entanto, revogado em 1993. Nesta mesma década, estabeleceu-se no município um novo padrão de expansão por meio de condomínios localizados em solo rural, destinados a chácaras, o que contribuiu ainda mais para o alargamento do perímetro urbano, conferido o processo de espraiamento ou esgarçamento do tecido urbano, definido por Reis (2006) discorrido anteriormente.

Em 1997 iniciou-se o um processo de revisão do Plano Diretor de 1972, já que a primeira proposta de revisão de 1992, havia sido rejeitada. Entre idas e vindas, o novo projeto foi finalmente aprovado em janeiro de 2003, contemplava mudanças no padrão de urbanização do município comprometidas com a pauta da Reforma Urbana, baseados nos Instrumentos Urbanísticos presentes no Estatuto da Cidade e uma de suas premissas foi a definição da macrozona de urbanização da cidade, bem como a delimitação da área de expansão, como ilustrada na figura 11 em verde claro, apesar da tentativa de impor condições urbanísticas mais rígidas por meio dos instrumentos urbanísticos que visavam regulamentar e assegurar a equidade na ocupação do território urbano do município, se fez pouco efetivo já que a produção do espaço continuou a ser determinada pelas minorias, os loteadores, visto que os loteamentos continuaram em uma crescente, como ilustrado na figura 10.

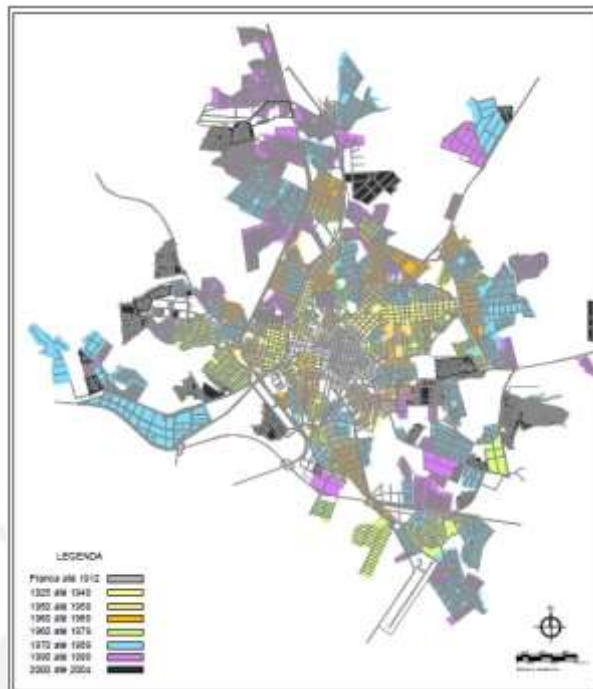


Figura 6. Mapa dos loteamentos de Franca 1912 – 2004. **Fonte:** MOLINARI, 2006 p. 120

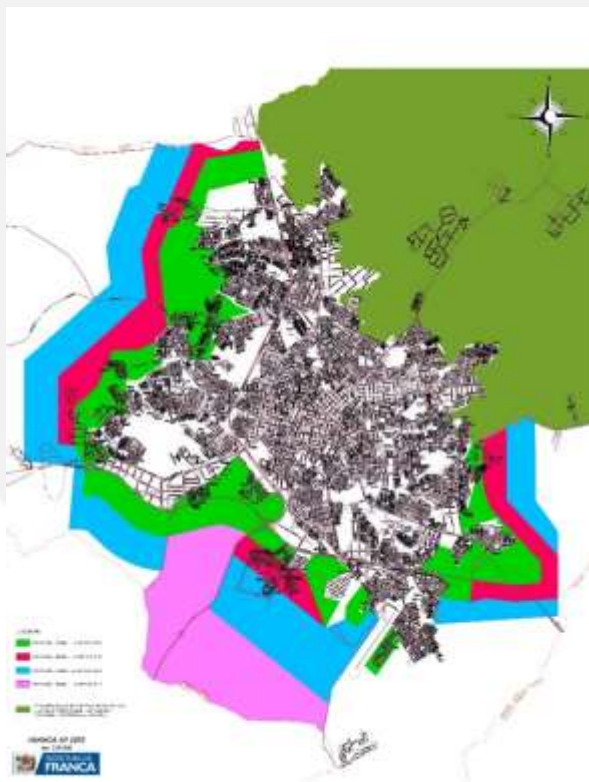


Figura 7. Mapa de Expansão Urbana da Cidade de Franca (2003 – 2019). **Fonte:** FRANCA, 2019

Ao se observar a figura 11, nota-se que desde a implantação do Plano Diretor vigente, há o incremento de mais três leis complementares que visaram o aumento do perímetro urbano da cidade de Franca, a lei complementar nº 140 de 2009 representada pela cor vermelha, em 2013 com a lei complementar nº 235, há um aumento considerável desta área de expansão, observa-se que não há necessidade deste terceiro aumento, já que havia grandes áreas vazias com potencial construtivo delimitadas pela lei anterior, contudo, em 2019 há uma quarta delimitação urbana, ilustrada em azul claro, representada pela lei complementar nº 324, a qual se justifica única e exclusivamente a fim de atender as do mercado de terras tão fortemente expressivo no município.

Verifica-se na figura 12 o aumento de área de novos loteamentos compreendidos entre os anos de 2004 até o ano de 2019, todos localizados na zona periférica da cidade, nota-se também a quantidade de vazios compreendidos dentro do área urbana consolidada que por meio de uma política urbana eficiente poderiam ser agentes eficazes no combate ao alargamento da zona urbana, no entanto, ao passo que a cidade se expande horizontalmente os proprietários de grandes glebas as mantêm sem uso para fins especulatórios.

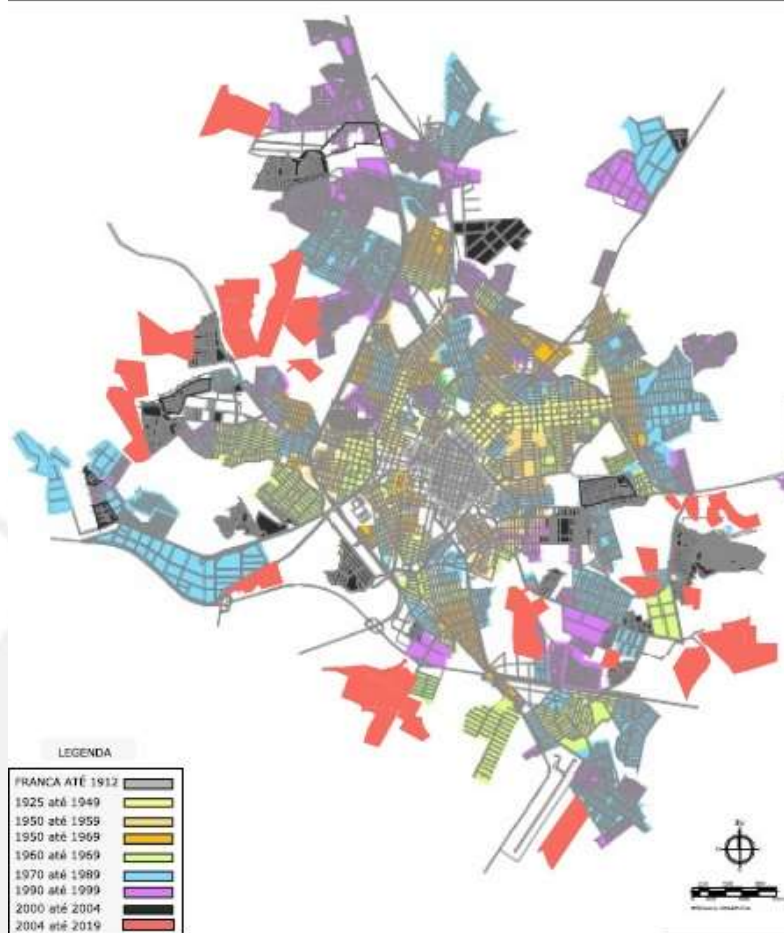


Figura 8. Mapa dos loteamentos do município de Franca de 1912 até 2019.
Fonte: Próprio Autor, 2020.

Com isso nota-se que em toda a história de ocupação e expansão da área urbana da cidade de Franca, priorizou-se a expansão horizontalizada, com aprovações indiscriminadas de loteamentos, mesmo após criações de leis que visaram regulamentar o parcelamento do solo urbano bem como a sua dilatação, desse modo, compreende-se que o município configura uma urbanização esparsa a fim de priorizar os aspectos econômicos em detrimento dos sociais e ambientais.

No entanto, este modo de produção do espaço urbano não é uma exceção e sim uma regra se tratando das cidades médias, conceituação pertinente ao caso estudado, segundo Côrrea (2007) há alguns aspectos que conformam as cidades médias, sendo eles, tamanho demográfico, funções urbanas e organização do espaço-intraurbano, as relações entre eles são variáveis e a colaboram com a forma que a cidade é estruturada, sua morfologia é apresentada como fragmentada, ilustrada na figura 13.

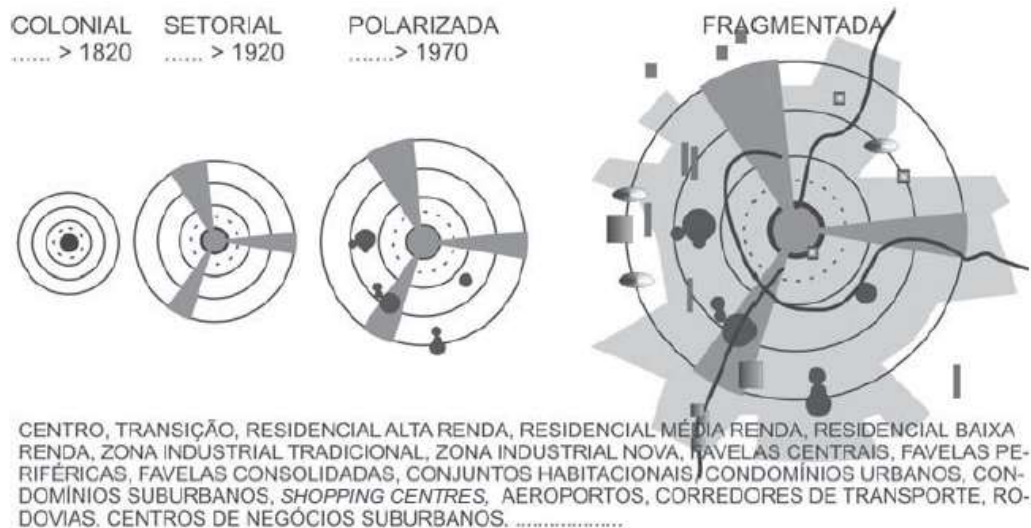


Figura 9. Evolução Morfológica das Cidades.
Fonte: KRAFTA, 2014 p. 22

Segundo o mesmo autor, o tamanho demográfico é diretamente proporcional ao intraurbano, quanto maior um maior o outro, quanto mais distante o centro da periferia maior é a complexidade na organização do espaço intraurbano. Em razão destas distâncias viabiliza-se, na maior parte, uma maior divisão econômica do território além de ocorrer um processo de descentralização expressivo, ocasionando dispersão do mesmo, portanto, quanto maior o alargamento dos perímetros urbanos há uma maior fragmentação do tecido social e mais complexa será a projeção espacial das classes sociais e suas frações, corroborando em uma divisão social do espaço.

Neste sentido, o espaço urbano francano foi e está se estruturando de maneira fragmentada, assim como, as cidades médias brasileiras, confluindo em cidades com cada vez mais desigualdades, territoriais e sociais.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O resultado que esta pesquisa visou alcançar foi compreender os processos urbanos de ocupação e expansão da cidade de Franca, município de São Paulo, a fim de apontar os principais agentes construtores e formadores deste espaço, por meio de uma abordagem crítica baseada nas teorias morfológicas espaciais, territoriais, sociais e econômicas.

Ao analisar toda a ocupação do solo francano, observa-se que a produção do seu espaço esteve sempre vinculada ao setor imobiliário em que os principais agentes foram os donos de terra e o poder público omissos, que em suas ações, pouco contribuiu

na efetividade do planejamento e gestão urbana do município, o que colaborou para um cenário urbano desigual e insustentável, que favorece a minoria ao passo que a maioria, os cidadãos, ficam à mercê das leis mercantis da terra, e a cidade, defendida por muitos teóricos como produto das relações sociais se torna nada mais que mercadoria, seguindo as características de urbanização do século XIX que perduram até nos dias atuais.

Portanto, repensar o modo de produção e reprodução da urbanização da cidade é imprescindível para constituição de um espaço que ofereça aos cidadãos melhores condições de vida, bem como qualidade de vida, no entanto, para tecer conjecturas acerca de possíveis soluções, convergindo em um cenário urbano favorável a todos, é necessário ampliar as redes de conhecimento e angariar pesquisas que visam tecer diagnósticos específicos e assim discorrer ações propositivas, já que o objetivo deste trabalho em questão foi compreender os processos de urbanização da cidade de uma maneira ampliada e analisa-los de maneira crítica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa contribuem para a constatação, por meio da revisão bibliográfica e criação e análise de mapas gerais, que a produção do solo urbano é fragmentada, sendo uma tendência urbana inerente a maioria das cidades médias brasileiras, que permeiam desde a sua gênese até a contemporaneidade, incluindo a cidade aqui apresentada, que mantém produzindo e reproduzindo sua espacialidade baseadas nos parâmetros discutidos anteriormente, no entanto, este modelo, a longo prazo, não se sustentará, pelo dispêndio de gastos e energia, e colaborará um contexto urbano insustentável economicamente, socialmente e ambientalmente.

Além de resultar em um cenário fragmentado, a falta de planejamento urbano, ocasiona uma urbanidade segregadora e desigual, já que o direito a escolha de moradia se reserva as classes de maior poder aquisitivo ao passo que as classes menos favorecidas ocupam os lugares por necessidade não por opção, o que também implica na onerosidade do custo de vida, já que a medida que se afasta do núcleo principal de oferta de comércio e serviço, aumenta os custos com transportes para efetuar seus deslocamentos diários, representando a insustentabilidade econômica e social deste tipo de urbanização.

A respeito das questões ambientais, o modelo de cidade dispersa pouco coopera, com o aumento exponencial da frota de veículos proporcionada pela sua configuração urbana, mais gases nocivos são emitidos, como por exemplo o dióxido de carbono e o monóxido de carbono, provocando alterações atmosféricas que contribuem para o desequilíbrio ambiental de todo o globo além de interferirem diretamente na qualidade do ar da própria cidade, impactando na qualidade de vida dos cidadãos.

Em um contexto geral, a urbanização esparsa pelo território representa uma urbanização carente de planejamento, em que os principais agentes representam uma camada social de minoria a medida que a maioria da população é mera telespectadora, assim, é temerário apontar um só responsável por este cenário, no entanto, é possível elencar uma sucessão de fatores que convergiram para este contexto, como a falta de agentes políticos compromissados com as leis urbanas, a força estrutural do mercado imobiliário bem como a elite que o representa e a legalidade acerca das questões territoriais que acomete a maioria da população, destarte, um caminho provável para amenizar esta situação deveras precária é disseminação de conhecimento relativos a esta temática para gerar discussões argumentativas, não somente restritas ao meio acadêmico e sim a sociedade civil, que tem um papel fundamental na produção do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

ABREU-HARBICH, L. V. , KNEIB, E. C.; PIRES, A. C. F.; **Impactos do espraiamento urbano na emissão de CO₂: a Região Metropolitana de Goiânia.** V!RUS, São Carlos, n. 14, 2017. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus14/?sec=4&item=9&lang=pt>>. Acesso em:Out. 2020.

ALVES, Henrique Vitorino Souza. **Urbanização Contemporânea: uma contribuição para o estudo das cidades.** 2013. 220 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013

AYMONINO, Carlo. **Orígens y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Gustavo Gili 1972. 329 p.

BENTES, Júlio Cláudio da Gama. **A industrialização, Concentração e Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense**, 2010. In. Dez Anos de Diálogos Sobre Dispersão Urbana. Organizadores: Nestor Goulart Reis; Júlio Cláudio da Gama Bentes, São Paulo: FAUUSP, 2017.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Tradução: Caetano, Arlene. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

CHIQUITO, Elisângela de Almeida. **Expansão Urbana e Meio Ambiente nas cidades não-metropolitanas: o caso de franca-sp**. 2006. 182 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Usp, São Carlos, 2006.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 1979. 538 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processos Espaciais e a Cidade. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 41 (3): 100-110. 1979.

CÔRREA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média, 2007. In. **Cidades Médias: Espaços em transição**. Organizadores: Maria Encarnação Beltrão Sposito. São Paulo: Expressão Popular, 1ª ed. 2007

COSTA, Maria de Lourdes Pinto Machado. **A Urbanização e Suas Novas Conotações – rebatimentos sobre o processo de reestruturação do território**, 2010. In. Dez Anos de Diálogos Sobre Dispersão Urbana. Organizadores: Nestor Goulart Reis; Júlio Cláudio da Gama Bentes, São Paulo: FAUUSP, 2017.

FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes 2000. 470 p.

FRANCA, Prefeitura Municipal. **História**, 2017
Acesso em: Out/2020. Disponível em <
<https://www.franca.sp.gov.br/noticias/desenvolvimento/apresentacao-historia> >

FRANCA, Prefeitura Municipal. **Mapas da Cidade**, 2019.
Acesso em: Out/2020 Disponível em: <
https://www.franca.sp.gov.br/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=389&Itemid=258 >

KRAFTA, Romulo, **Notas de aula de morfologia urbana**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2014. 1^o edição

LEFEBVRE, Henri. **Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

MOLINARI, Natália Manfrin. **Expansão Urbana de Franca - 1970 a 2004: conflitos e atores**. 2006. 152 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, Programa de Pós-Graduação na Área de Urbanismo, PUC, Campinas, 2006.

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno Planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

SALOMÃO, F. X. T. **Processos erosivos lineares em Bauru (SP): regionalização cartográfica aplicada ao controle preventivo urbano e rural**. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, 1994.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 384 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1979. 152 p.

SAQUET, Marcos Aurelio; SILVA, Sueli Santos. **Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território**. ISSN 1981-9021 - Geo UERJ - Ano 10, v.2, n.18, 2^o semestre de 2008. P. 24-42.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. 3^o ed. 1^a reimpressão, São Paulo: Contexto, 2018.

SPOSITO, M. E. B. Desafios para o estudo das cidades médias In: **Seminário Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores Sobre Globalización y Territorio**, 11, 2010, Mendoza. Anais... Mendoza: UNCUIYO - Universidad de Cuyo, 2010. p. 01-18.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. Studio Nobel, São Paulo, 2^a ed. 2017.

