

Sustentabilidade e planejamento urbano e regional

Urban and regional planning and sustainability

Mauro Ferreira¹

Resumo: A região de Franca abriga um importante arranjo produtivo local do ramo calçadista, incluindo indústrias, prestadoras de serviços especializados para o segmento e empresas fornecedoras de insumos e matérias-primas. Com as transformações recentes ocorridas na economia do país, que se reflete nas cidades médias brasileiras, Franca enfrenta importantes modificações em sua estrutura urbana, incluindo novas questões de urbanização, infraestrutura, saneamento, uso e ocupação do solo. Neste cenário, o estudo exploratório tem como objetivo abordar questões relativas ao desenvolvimento regional e urbano de Franca, visando definir indicadores de sustentabilidade para a cidade nos termos propostos por Philipi Jr e Malheiros (2012), observando o uso e a ocupação do solo atual e suas transformações recentes. O estudo se insere no âmbito das atividades do Laboratório de Estudos Sociais do Desenvolvimento e Sustentabilidade – LabDES da UNESP-Franca, com o objetivo de apoiar a implementação de políticas públicas para o desenvolvimento municipal e microrregional, em especial no que se refere ao ambiente construído.

Palavras-chave: Planejamento Regional; Planejamento Urbano; Indicadores de Sustentabilidade.

Abstract: The region of Franca is home to an important local productive arrangement of the shoe industry, including industries, providing specialized services for the segment and suppliers of inputs and raw materials. With the recent transformations that have occurred in the economy, which is reflected in medium-sized cities in Brazil, Franca faces major changes in its urban structure, including new issues of urbanization, infrastructure, sanitation, use and occupation of land. In this scenario, the exploratory study aims at addressing issues regarding the regional and urban development in Franca, with the objective of defining sustainability indicators for the city as proposed by Philipi Jr and Malheiros (2012), observing the use and occupation of the land and its current recent changes. The study is included in the framework of the activities of the Laboratory for the Study of Development and Social Sustainability - LabDES UNESP-Franca, in order to support the implementation of public policies for municipal and micro-regional development, particularly regarding the built environment.

Keywords: Regional Planning, Urban Planning, Sustainability Indicators.

INTRODUÇÃO

Na perspectiva gerada pelas ações de capacitação e institucionalização do planejamento que o Ministério das Cidades desenvolveu, ao longo dos últimos anos, através de um esforço que incluiu um conjunto de cursos, publicações e orientações para capacitar e apoiar os municípios tecnicamente para realizar os Planos Diretores, de Saneamento, de Mobilidade Urbana e o Plano Local de Habitação de Interesse Social (BRASIL, 2007), o Laboratório de Estudos Sociais do Desenvolvimento e Sustentabilidade – LabDES da UNESP-Franca, com o objetivo de apoiar a implementação de políticas públicas para o desenvolvimento municipal e microrregional, iniciou esforços para apoiar o poder público do município de Franca na construção de indicadores que possam ajudar os tomadores de decisão no momento de propor novas políticas urbanas, inclusive no âmbito regional.

É importante lembrar que os municípios brasileiros, por força da legislação vigente, deverão elaborar vários Planos ligados ao desenvolvimento urbano em curto espaço de tempo. Cidades de porte médio se defrontarão com a necessidade de pensar as questões de mobilidade intraurbana, saneamento, habitação e infraestrutura física e, tão importante quanto olhar seu próprio território, levantar questões e apontar soluções para os problemas regionais. O levantamento de informações e indicadores sobre estes aspectos pode ajudar a vislumbrar as soluções possíveis para os impasses e problemas enfrentados nesta categoria de cidades, assim como para discutir o papel da universidade pública como parceira do desenvolvimento local e sua articulação regional.

São profundas as mudanças que vem sofrendo a rede urbana brasileira desde o final do século XX. De maneira dramática, as transformações em curso mostram nitidamente o desenrolar de um processo de desconcentração industrial e de crescimento da população

¹Docente da Fundação de Ensino Superior de Passos (FESP|UEMG). Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela EESC|USP. Bolsista da FAPESP (pós doutorando) junto ao Laboratório de Estudos Sociais do Desenvolvimento LabDES|UNESP Franca. E-mail: mauroferreira52@yahoo.com.br

nas cidades do interior, em detrimento das metrópoles. Os resultados do Censo do IBGE de 2010 mostram a diminuição cada vez maior no ritmo de crescimento da população de forma generalizada no Brasil. Entre 2000 e 2010 a média anual de crescimento demográfico foi de 1,17%, menor que os 1,64% da década anterior (1991-2000). Nos 11 municípios mais populosos do Brasil, a mesma taxa nesta década foi bem menor: 4,61%. Já nas cidades com número de habitantes entre 100 mil e 500 mil o crescimento populacional, no mesmo período, foi de 2,05% ao ano (NOGUEIRA, 2012:22).

Segundo Barbosa (2008:101), há inúmeros exemplos de cidades que se destacaram na nova ordem globalizada por explorar sua vocação econômica como estratégia para seu desenvolvimento, ao reforçar o que sabe fazer melhor e ampliar sua competitividade, o que requer um incremento de estudos sobre a eficiência econômica das cidades que possuem aglomerações industriais e dos arranjos produtivos locais, necessários ao apoio das chamadas cidades médias, que podem se aproveitar de condições favoráveis a um desenvolvimento sustentável.

A base conceitual sobre cidades médias foi definida por trabalhos pioneiros dos franceses. Contudo, Amorim Filho, em meados de 1970, amplia de forma significativa este corpo teórico, apresentando sete critérios gerais que poderiam ser usados na caracterização, identificação e classificação das cidades médias:

- 1) capacidade de manter interações, com um nível razoável de intensidade e de qualidade, tanto com cidades maiores quanto menores;
- 2) ter condições necessárias para estabelecer relações de dinamização com o espaço rural que a envolve;
- 3) apresentar certa autonomia na criação de pelo menos uma parcela de seus equipamentos de relações externas;
- 4) a rede de cada cidade média deve apresentar uma intensidade e um grau de conectividade tais que facilitem as já referidas interações;
- 5) a sua estrutura morfológica interna, em consonância com sua posição no processo de evolução, deve apresentar:
 - a) um centro funcional já estabelecido;
 - b) um número variável de sub-centros, espalhados pelas zonas pericentral e periférica, cujas formas, funções e espaços de relações variam de cidade para cidade, mas que atendem, apenas as necessidades de populações locais;
- 6) uma periferia que evolui muito mais através de saltos (descontinuidades espaciais repentinas, resultando numa estrutura polinuclear), do que através de uma expansão lenta e homogênea de toda a coroa periférica do tecido urbano;
- 6) por outro lado, não deve ser desprezado o fato de que aspectos tais como tamanho demográfico, estrutura interna e relações externas das cidades médias podem variar bastante de região para região, sendo naturalmente função do nível de desenvolvimento, da posição geográfica e das condições histórico-sociais da formação de cada uma dessas regiões;
- 7) não deve ser confundida necessariamente com a noção de centro de polarização regional ou microrregional. A coincidência não ocorre sempre. Além disso, as relações da cidade

média com seu ambiente nem sempre são relações apenas de dominação, podendo haver, com este ambiente, também relações de complementaridade, estímulo dinamização e, em certos casos, até dependência (AMORIM FILHO & SERRA, 2011:7-9).

INDICADORES E SUSTENTABILIDADE

A cidade de Franca está situada no extremo nordeste paulista, sua taxa de urbanização atingiu 98,23 % e sua população 318.369 habitantes, segundo o censo do IBGE realizado em 2010. No contexto da urbanização paulista, cidades como Franca, com uma população situada entre 100 e 500 mil habitantes podem ser incluídas na categoria de cidades de porte médio ou intermediário. O conceito de cidade média ou intermediária é bastante difuso e difícil de precisar numa perspectiva de análise que envolva situações muito diferenciadas, mas no universo circunscrito ao estado de São Paulo e considerando não apenas o porte das cidades, mas também o papel que estas desempenham em seus territórios mais imediatos, a influência ou relação que mantêm com estes, e as relações que geram com o exterior, optamos por sua utilização, ainda que sujeita a revisão.

A população do estado de São Paulo é de 44.262.199 habitantes (Censo IBGE 2010) e conta com 645 municípios, dos quais 64 desses possuem de 100 mil a 500 mil moradores, o que significa que cidades deste porte somam 29,05% da população total do estado de São Paulo.

Para AMORIM FILHO e SERRA (2011), do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, fundação pública federal vinculada à Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, é bastante provável que as cidades médias tenham um papel bastante privilegiado no desenvolvimento do país em, pelo menos, três domínios:

“Numa escala regional, essas cidades estão destinadas a desempenhar um papel primordial nos eixos ou corredores de transportes e desenvolvimento, que, no Brasil, passaram a centralizar as políticas públicas ou privadas de dinamização e crescimento. É fácil concluir que, nesses eixos de transportes e de desenvolvimento, e antes de qualquer outro, o principal papel das cidades médias tem sido e continuará sendo aquele de articuladoras privilegiadas. A melhor articulação possível é a condição mesma da funcionalidade, da eficiência e da própria existência de tais eixos. Ora, essa articulação não é, estratégica e sistemicamente possível, se for excessivamente centralizada numa grande aglomeração, ou se for pulverizada em uma miríade de pequenos povoados e cidades. Embora, no contexto regional, os eixos de transporte e desenvolvimento tenham uma importância crucial, na década de 90, com a exacerbação da mundialização (processo que só tende a intensificar-se), o conceito chave passa a ser o de rede, tendência e processo já prefigurados pelos geógrafos que, desde os anos 40 e 50, falam de redes urbanas.” (AMORIM & SERRA, 2011:28)

O desenvolvimento que se busca para as cidades e para as regiões do país é o chamado desenvolvimento sustentável, onde a construção de redes é necessária para sua consecução adequada, nas mais diversas políticas públicas, desde as ambientais, educacionais e de saúde. O termo “desenvolvimento sustentável” surgiu a partir dos estudos da Organização das Nações (ONU) sobre as mudanças climáticas as quais o mundo passa a partir da segunda metade do século XX. O Relatório de Brundtland, proveniente da Comissão para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CMMAD), definiu, em 1987, que “O desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as futuras gerações atenderem suas próprias necessidades”.

Essa temática, que vem assumido, nas últimas décadas, grande relevância no cenário mundial, é, entretanto, muito mais complexa do que a sintética conceitualização transposta.

Diversas matrizes discursivas têm sido associadas à noção de sustentabilidade desde que o Relatório de Brundtland a lançou no debate público internacional. Veiga (2005:9) entende o desenvolvimento sustentável como um enigma que pode ser dissecado, embora não solucionado, considerando que o conceito deste é “uma utopia para o século XXI, apesar de defender a necessidade de se buscar um novo paradigma científico capaz de substituir os paradigmas do ‘globalismo’”.

Neste mesmo sentido, conclui Acsehrad (2009:80);

“O que prevalece são, porém, expressões interrogativas recorrentes, nas quais a sustentabilidade é vista como “um princípio em evolução”, “um conceito infinito”, “que poucos sabem o que é” e “que requer muita pesquisa adicional”, manifestações de um positivismo frustrado: o desenvolvimento sustentável seria um dado objetivo que, no entanto, não se conseguiu ainda apreender. [...] Pois a sustentabilidade é uma noção a que se pode recorrer para tornar objetivas diferentes representações e idéias. [...] A suposta imprecisão do conceito de sustentabilidade sugere que não há ainda hegemonia estabelecida entre os diferentes discursos”.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Como aponta Veiga (2005:12), estamos diante de uma “falta de indicadores estatísticos sobre as dimensões ambientais do desenvolvimento”, fato que “engorda a confusão intelectual sobre o dito conceito de desenvolvimento sustentável”. Decorre daí a importância do desenvolvimento de indicadores que possam não apenas ser utilizados para a avaliação comparativa da qualidade de vida e do meio ambiente, mas que possam, também, auxiliar no processo de planejamento das regiões estudadas. Philippi Jr. & Malheiros (2012) apontam uma série de princípios na construção de indicadores, que passam por uma perspectiva holística, lidar com o uso de recursos limitados, consumo exagerado e pobreza, um horizonte de tempo grande o suficiente para as

séries históricas, adotar um número limitado de questões para análise, desenhando os indicadores de maneira que estimulem seu uso.

Desta forma, adotamos como parâmetro metodológico uma definição de cidade sustentável como aquela capaz de evitar a degradação e manter a saúde de seu sistema ambiental, reduzir a desigualdade social e prover a seus habitantes um ambiente construído saudável.

A partir desta definição, foram analisadas a Lei Orgânica de Franca e seu Plano Diretor, bem como a legislação urbanística em vigor no município de Franca, mapas, cadastros e informações disponíveis em entidades ou empresas públicas como a EMDEF, Secretaria Municipal de Urbanismo e Habitação e SABESP, visando colher subsídios para a montagem de um sistema de indicadores que possa ser consultado por tomadores de decisão e pela própria comunidade local, disponibilizado pelo sítio na internet do LabDES.

RESULTADOS PARCIAIS OBTIDOS

O polo industrial de Franca abriga 449 indústrias e 265 prestadoras de serviços especializados para o segmento, além de 283 empresas fornecedoras de insumos e matérias-primas (SINDIFRANCA, 2010). A concentração industrial em torno de um Arranjo Produtivo Local – APL como o de Franca permite inferir que

“os efeitos sócio-espaciais gerados pelo desenvolvimento de APLs nas cidades e microrregiões nas quais se localizam são significativos, modificando não apenas sua base econômica, mas também a imagem da cidade ou da região ao longo do tempo, fortalecendo seu papel econômico e institucional na rede urbano-regional, atraindo outras atividades e concentrando população. Porém, produzem também efeitos excludentes ao não incorporar diversas subáreas geográficas e segmentos sociais, contribuindo para aumentar a segregação sócio-espacial” (BRUNA, 2006:6).

Especificamente quanto aos aspectos legais visando construir os indicadores locais levantou-se toda a legislação do Plano Diretor do Município aprovado em 2003, assim como todas as alterações nele efetuadas até 2012, analisando-se em profundidade a alteração ocorrida após a promulgação da lei Complementar nº 140, de 09 de Abril de 2009, que alterou os Anexos I-B, da Lei Complementar nº 050, de 17 de janeiro de 2003, que instituiu o Plano Diretor.

A área urbana definida pela Lei do Plano Diretor em 2003 possuía 8359 hectares e mais 2680 hectares como área de expansão urbana. A alteração aprovada através da lei complementar nº 140, de 09 de abril de 2009, que alterou o Anexo I-B da Lei Complementar nº 050, de 17 de janeiro de 2003 (a lei do Plano Diretor), estabelecendo uma nova descrição perimétrica da área de expansão urbana no Município de Franca, ampliou a área de expansão urbana em mais 1.390 hectares, um incremento de mais de 12% da área que pode ser legalmente parcelada em relação a 2003.

O município possui área total de 605,68 km² (Sede) e a zona urbana legalmente instituída pela Lei do Plano Diretor está em torno de 83,6 km² em 2012, conforme levantamento do autor a partir da descrição perimétrica inserida como Anexos I-A e I-B da referida lei (CÂMARA MUNICIPAL DE FRANCA, 2013), ou seja, 13,70% da área total do município está legalmente urbanizada. Atualmente, esta mesma zona urbana definida pelo Plano Diretor possui, segundo levantamentos feitos pelo autor, cerca de 4480 hectares de glebas não parceladas, na sua maioria situadas nas franjas oeste e sul da região urbanizada. Essas glebas não aproveitadas incluem vazios dentro da área urbana e partes da área de expansão da lei de 2003 ainda não utilizada.

Além deste estoque de terras ainda não urbanizadas e de uma ampliação da área de expansão urbana de 1390 hectares (também ainda não utilizada), existem 34.293 mil lotes vazios dotados de infraestrutura (água, esgoto, pavimentação, energia elétrica, iluminação e drenagem) resultantes de parcelamentos legalizados dentro da zona urbana e de expansão urbana definida legalmente pelo Plano Diretor, que representam 22,64% dos imóveis cadastrados na Prefeitura (num universo total de 151.502 mil imóveis cadastrados em 2012, segundo o Cadastro Físico da Prefeitura), onerando a infraestrutura urbana e os serviços públicos em geral com sua baixa utilização.

Outro aspecto preocupante da atual ocupação urbana é o número de domicílios vagos constatados pelo Censo do IBGE em 2010: do total de domicílios recenseados (112.673 unidades), havia 14.742 domicílios particulares não ocupados, correspondentes a 13,08% do universo pesquisado. Neste sentido, dar concretude ao cumprimento da função social da propriedade urbana, nos termos constitucionais, requer alterações importantes na política urbana, que propicie uma ocupação e uso do solo que supere os desafios necessários a um desenvolvimento sustentável.

Segundo BRUNA e RIGHI (2009:289)

“Do ponto de vista urbanístico, o modelo de APL, difuso no tecido urbano consolidado, nas cidades brasileiras, é um desafio às políticas urbanas que necessitam avaliar os impactos e ganhos reais do local, o que deveria ser feito com o uso de indicadores. Estes mostrariam determinados níveis de qualidade, permitindo comparações entre locais. Tais ocupações territoriais podem ser representadas por indicadores relacionados às densidades populacionais, densidades de emprego industrial, densidades de espaços ocupados por usos industriais e comerciais, níveis de congestionamentos viários, concentração ou dispersão de atividades no território. Esses indicadores tratando de qualidade (ou problema) da área urbana permitem avaliar quantitativamente o fenômeno estudado e qualitativamente as perdas (ou ganhos) imateriais, como a perda cultural, associando-a aos impactos dos APLs. Em termos ambientais, a localização de APLs no meio urbano se associa a impactos negativos, na medida em

que pode contribuir para a poluição do ar, água e solo, demandando, portanto, acompanhamento e medidas de controle. Nesse sentido os indicadores são ferramentas de avaliação de impactos e podem sugerir alternativas à organização de atividades produtivas, ou seu deslocamento para outras áreas. Desse modo para avaliar o desenvolvimento sustentável os indicadores podem apontar caminhos de articulação do planejamento urbano com o APL, sem desconsiderar os seus impactos. São, portanto, ferramentas associadas às políticas urbanas, articulando metas a serem atingidas em determinados planos ou programas.”

Para os mesmos autores, as modificações que vem acontecendo nos processos produtivos estão alterando as formas de uso e ocupação do solo urbano, principalmente nos usos industriais: a flexibilização da produção, a produção “just in time”, a terceirização, a redução de estoques, a redução dos custos de transporte, vão fazer desaparecer a herança fordista, da produção nas próprias empresas (BRUNA, 2006).

Ao mesmo tempo em que se altera a forma de ocupação e uso do solo urbano, a questão regional passou a ter um papel importante nas políticas dos governos federal e estadual. A ação governamental do Estado de São Paulo no sentido da articulação política da região passou, na década de 1980, pelo apoio à criação do Consórcio Intermunicipal da Alta Mogiana – COMAM, uma forma de cooperação entre os municípios, destinados a solucionar problemas coletivos e obter resultados conjuntos de natureza superior às capacidades individuais de seus integrantes. No entanto, o COMAM, diferentemente de outros consórcios paulistas, não conseguiu se transformar num agente do desenvolvimento regional potente, concentrando-se na articulação política dos interesses municipais individualizados.

Tanto que até hoje não se transformou num consórcio público nos termos da Lei Federal nº 11.107/2005, que rege os consórcios públicos e

“se houve o interesse dos municípios na atuação relacionada ao desenvolvimento, cabe indagar por que o Comam paralisou-as. É possível, que a explicação esteja relacionada com a discrepância de porte e a distância entre os municípios. Observa-se que muitas das potencialidades (ricas paisagens e reservatórios hídricos) apontadas no Plano Macrorregional para a região, organizado na década de 1980, ainda não estão exploradas; e as deficiências identificadas (forte heterogeneidade dos municípios e economia sem a desejável complementaridade) não estão removidas, restando ainda espaço para atuação articulada e integrada entre os atores locais e regionais” (CRUZ et alii, 2006, p.17).

Ou seja, embora existam condições e necessidades ditadas pela busca do desenvolvimento sustentável, o encaminhamento dado até o momento das questões relacionadas ao desenvolvimento da região de Franca permitem discutir o modelo institucional de desenvolvimento regional paulista no caso de cidades médias ou

intermediárias que não passaram por processo de metropolização, ainda pouco estudadas.

Desde que a nova Constituição Federal de 1988 foi promulgada, conferiu-se autonomia aos Estados para descentralizar sua organização regional, o que implicou na possibilidade de criação de regiões metropolitanas e também de uma nova figura de gestão regional,

“a Aglomeração Urbana, entidade formada pelo agrupamento de municípios limítrofes, conurbados, objetivando a gestão das funções urbanas de interesse comum. No estado de São Paulo, a figura da aglomeração urbana, regulamentada em 1994, nunca chegou a ser implementada, embora as cidades médias venham crescendo, formando aglomerados e demandando novos modelos de gestão.” (BRAGA, 2005:2241)

Em 2012, o deputado estadual Roberto Engler, cujo domicílio eleitoral é a cidade de Franca, pertencente à região do COMAM encaminhou o projeto de lei complementar nº 18, de 2012 à Assembleia Legislativa estadual propondo a criação da Região Metropolitana de Franca, com o objetivo de promover:

I - o planejamento regional para o desenvolvimento socioeconômico e a melhoria da qualidade de vida;

II - a cooperação entre diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta com atuação na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados;

III - a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;

IV - a integração do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região;

V - a redução das desigualdades regionais.” (ALESP, 2012)

A partir destes objetivos, o projeto de lei inclui como integrantes da Região Metropolitana de Franca - RM os municípios de Aramina, Batatais, Buritizal, Cristais Paulista, Franca, Guará, Igarapava, Ipuã, Itirapuã, Ituverava, Jiquara, Miguelópolis, Morro Agudo, Nuporanga, Orlândia, Patrocínio Paulista, Pedregulho, Restinga, Ribeirão Corrente, Rifaina, Sales Oliveira, São Joaquim da Barra e São José da Bela Vista. A RM será gerenciada por um Conselho de Desenvolvimento, do qual farão parte os prefeitos de cada um dos municípios componentes e representantes do Estado, designados por suas secretarias. Não há qualquer previsão específica de participação da sociedade civil da região no Conselho Deliberativo da RM ou no controle da autarquia que deverá ser criada por lei para a ação executiva da RM.

Caberá ao Conselho de Desenvolvimento especificar as funções públicas de interesse comum ao Estado e aos Municípios da Região Metropolitana de Franca, dentre os seguintes campos funcionais: planejamento e uso do solo; transporte e sistema viário regional; habita-

ção; saneamento ambiental; meio ambiente; desenvolvimento econômico; atendimento social, esportes e lazer.

Segundo a justificativa apresentada pelo deputado ao seu projeto, que não foi objeto de discussões públicas na própria região objeto de sua iniciativa,

“O presente projeto de lei complementar assenta-se na Lei Complementar 760/94 e na Constituição do Estado de São Paulo, cujo artigo 152 dispõe que a organização do Estado deve se dar por meio de planejamento regional, de modo que promova o desenvolvimento socioeconômico e melhoria da qualidade de vida, a cooperação dos diferentes níveis de governo, visando o máximo aproveitamento dos recursos públicos a eles destinados, a utilização racional dos recursos naturais e culturais do Estado, a proteção do meio ambiente, a integração do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região e a redução das desigualdades sociais e regionais. A Região de Franca é formada por quase um milhão de pessoas, e se destaca pelo seu potencial econômico agroindustrial, bem como por possuir um arranjo produtivo local que engloba, coordena e estabelece interdependência entre os 23 municípios que a compõem. Por outro lado, a região de Franca possui características específicas - geográficas, econômicas e sociais - que a diferencia dentre as demais regiões do Estado, além disso, o fato de se situar ao longo de extensa faixa de divisa com Minas Gerais, justifica a necessidade de planos específicos de desenvolvimento, voltados para aproveitar essa proximidade. Merece destaque também seu potencial industrial, com o maior parque de indústrias de calçados masculinos da América Latina e com um segmento de indústria de moda em fase de expansão (vestuário, confecções, lingerie e cosméticos), pelo seu potencial agrícola, em especial nas culturas do café e da cana-de-açúcar, sua contribuição com produção de energia, entre outros.” (ALESP, 2012)

Enquanto no plano político tem início uma discussão sobre a institucionalização de uma metropolização de Franca (em que pese a estranheza e desconhecimento de tal assunto junto aos próprios municípios afetados e a sociedade civil), o Plano Diretor de Franca, passados mais de dez anos de sua promulgação não foi implementado e sua obrigatória revisão em 2013, exigida pelo Estatuto da Cidade, deveria levar a uma necessária discussão sobre a eficácia deste instrumento de planejamento na direção de uma “cidade sustentável”, como objetivava a lei, na medida em que a renda local, um dos principais indicadores do índice de desenvolvimento permanecem em patamares bastante abaixo dos paulistas e mesmo do Brasil. Ou melhor, os indicadores disponíveis sobre o desenvolvimento local e regional não asseguram que o crescimento urbano tenha ajudado a superar os entraves existentes para uma melhor distribuição de renda.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS
ACSELRAD, Henri. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

- AMORIM FILHO, Oswaldo e SERRA, Rodrigo Valente. **Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional**. Rio de Janeiro: IPEA, 2011.
- ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO - ALESP. **Projeto de Lei Complementar N° 18, de 2012**. <http://www.al.sp.gov.br/propositura?id=1080738> acesso em 10.agosto.2012.
- BARBOSA, Agnaldo de Sousa. **O desenvolvimento local na era da globalização**. Brasília: Política Democrática, 2008.
- BRAGA, Roberto. **Cidades Médias e Aglomerações Urbanas no Estado de São Paulo: Novas Estratégias de Gestão Territorial**. São Paulo: Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005.
- BRASIL, Cidades. **Caderno de Referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades: Brasília, 2007.
- BRUNA, Gilda Collet. **Estruturação Urbana e Arranjos Produtivos Locais: identificação e análise das relações entre processos sociais, efeitos espaciais e políticas urbanas através de estudo dos casos das cidades de Franca e Limeira, no estado de São Paulo**. Relatório de pesquisa. São Paulo: Universidade Mackenzie, 2006.
- BRUNA, Gilda Collet e RIGHI, Roberto. **Arranjos Produtivos Locais Frente à Sustentabilidade e Desenvolvimento Urbano e Regional em Franca e Limeira, SP, Brasil**. Cabo Verde: anais do 2º Congresso Lusófono de Ciência Regional, 2009.
- CÂMARA MUNICIPAL DE FRANCA. **Lei Complementar n. 050, de 17 de janeiro de 2003, que instituiu o Plano Diretor do Município de Franca**. Disponível em [www.camarafranca.sp.gov.br/legislação complementar](http://www.camarafranca.sp.gov.br/legisla%C3%A7%C3%A3o_complementar), acesso em: 15/abril/2013.
- CRUZ, Maria do Carmo Meirelles Toledo et alii. **Consórcios Intermunicipais de Desenvolvimento – Mudando Para Sobreviver**. Disponível em: http://www.cepam.sp.gov.br/arquivos/artigos/5Consortorio_site.pdf Acesso em: 30 abril.2012
- NOGUEIRA, Pablo. **Médias Cidades**. UNESP *Ciência*, São Paulo, n. 29, p.20-26, abr. 2012.
- PHILIPPI JR., Arlindo & MALHEIROS, Tadeu Fabricio. **Indicadores de Sustentabilidade e Gestão Ambiental**. Manole: Barueri, 2012.
- SINDIFRANCA [Sindicato da Indústria de Calçados de Franca]. **Mapeamento do setor calçadista**. Franca: nov/2010.
- VEIGA, José Eli da. **Cidades Imaginárias – o Brasil é menos urbano do que se calcula**. Campinas: Editora da Unicamp, 2005.