

Revisão do Plano Diretor de Franca: Planejamento Urbano, Patrimônio Cultural e Ambiental

Review of the Master Plan of the City of Franca: Urban Planning, Cultural and Environmental Heritage

Mauro Ferreira*

Resumo

Este trabalho discute a trajetória e o processo de implantação do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico de Franca, cidade do interior de SP, a partir das propostas e práticas desenvolvidas pelo órgão, e sua vinculação com o planejamento urbano e o Plano Diretor do município. O trabalho parte de dois eixos principais de análise: a introdução das questões de sustentabilidade urbana nas políticas públicas e as ações de defesa do patrimônio cultural numa cidade industrial de grande vitalidade e crescimento econômico. A metodologia utiliza pesquisa em jornais locais e levantamento da legislação local, verificando que os tombamentos foram efetivados apenas numa pequena parcela da cidade, referindo-se a um período e território que contém basicamente as edificações realizadas até a terceira década do século XX.

Palavras-chave: Plano diretor. Planejamento urbano. Sustentabilidade.

Abstract

This paper discusses the history and process of implementation of the Defense Council of the Historical Heritage of Franca, SP, considering the proposals and practices developed by the agency, and its connection with the urban planning and master plan designed for the municipality. The paper presents two main lines of analysis: the introduction of urban sustainability issues in public policy, and the actions of the defense of the industrial heritage in a city of great vitality and economic growth. The research methodology used a survey in local newspapers and on local legislation, finding that the historical landmark designations were considered only buildings constructed until the third decade of the twentieth century.

Keywords: Master plan. Urban planning. Sustainability.

O conceito de *patrimônio cultural* passou por importantes mudanças durante todo o século XX que alteraram significativamente sua natureza. A concepção inicial referente

* Arquiteto, professor da Faculdade de Engenharia da Fundação de Ensino Superior de Passos, vinculada à UEMG. Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela EESC-USP, atualmente é pós-doutorando junto ao Laboratório de Estudos Sociais do Desenvolvimento - LabDES da UNESP-Franca/SP - Brasil. Bolsista da FAPESP.

ao patrimônio edificado estava atrelada à ideia de preservar o monumento do exemplar único de caráter excepcional. Isto vem mudando bastante, na medida em que os estilos e espécies que eram considerados dignos de preservação vêm sendo ampliados, incluindo conjuntos arquitetônicos inteiros de moradias da população de baixa renda. Sob uma perspectiva mais ampla, tratada, especificamente, nos planos urbanos de maior porte como o Plano Diretor (obrigatório por lei para todos os municípios com mais de vinte mil habitantes), isso passou a ter um significado claro: é preciso tratar a cidade como um todo e não apenas as chamadas “áreas históricas centrais”, sob a perspectiva da sua conservação ou reabilitação (BRASIL, 2004).

Por outro lado, a realidade física da cidade, sua paisagem, é composta por um complexo sistema que inclui edifícios, equipamentos, elementos da natureza, vazios que surgem como poros entre as áreas construídas e ocupadas pelo homem. Para Wilhelm (2000), é uma

paisagem complexa que é percebida, em conjunto ou em detalhe, pelos moradores e pelos usuários de uma cidade. Trata-se, portanto, do resultado perceptível de múltiplas ações humanas, que se somam e se modificam com o tempo. Estas ações se realizam sobre um sítio natural, com sua topografia, sistema de drenagem, microclima, fauna e flora original. A paisagem urbana, resultante da atividade do homem alterando este sítio natural, é a tradução concreta da vida de uma cidade, em termos de espaços construídos e mensagens percebidas pelas pessoas. Os espaços livres, criados e limitados por construções ou mesmo pela topografia, são parte integrante da paisagem, à semelhança das pausas sonoras de uma partitura, as quais são parte integrante de uma música. Em outros termos, pode-se dizer que *uma cidade é, fisicamente, a sua paisagem*.

Conforme a orientação do Ministério das Cidades para a elaboração do Plano Diretor Participativo do município, é preciso considerar, na própria construção do Plano Diretor, em suas diferentes etapas, a questão do patrimônio cultural e ambiental; para isso,

no que se refere ao conhecimento a ser construído sobre a cidade, os levantamentos de dados e informações não se devem ater – como tantas vezes acontece – apenas às características físico-funcionais; devem abranger os *parâmetros culturais* no seu sentido amplo – ambiências, paisagens, maneiras de viver, dentre outros. Aqui, é preciso recorrer a outro instrumental, que tem de incluir, necessariamente, as leituras tipológicas e morfológicas, cujo objetivo final deve ser sempre garantir a *diversidade* da cidade existente, reforçando os seus lugares e referências culturais. Outro instrumento do campo do patrimônio que pode ser usado de maneira proveitosa para formular planos diretores com viés cultural são os *inventários culturais*, que

se podem converter em poderosos instrumentos de análise urbana (BRASIL, 2004, p.53).

A oportunidade dada pela necessária e obrigatória revisão do Plano Diretor de Franca a partir de 2013 é um momento propício para discutir as características do processo de preservação do patrimônio edificado local, cujas características foram analisadas por Guido (2008, p. 63), que conclui que a preservação “só funciona quando há interesse de alguma natureza em sua atuação, seja da administração municipal, seja de grupos políticos. A preservação patrimonial nunca é estimulada por si só.” Ou seja, é preciso colocar no horizonte dos debates para a sociedade local e a cidade a questão da preservação do patrimônio cultural, na medida em que o crescimento urbano e a forma de apropriação dos espaços físicos vão se modificando e transformando a paisagem urbana de forma bastante acelerada e com escasso controle do poder público.

Com uma taxa de urbanização que já atingiu 98,23 % e uma população de 318.369 habitantes, segundo o censo do IBGE realizado em 2010, a cidade de Franca está situada no extremo nordeste paulista e se inclui no universo de cidades de porte médio ou intermediário que não passaram por um processo de metropolização. Seu surgimento está vinculado ao movimento de “torna-viagem” dos mineiros no final do século XVIII, quando, fugindo dos impostos da Coroa Portuguesa, foram ocupando o oeste de Minas até a rota do Anhanguera, o chamado “Caminho dos Goyazes”, a velha estrada entre o porto de Santos e as províncias de Goiás e Mato Grosso.

Sua economia tem forte presença industrial do ramo coureiro-calçadista. No início do século XX, a possibilidade de escoamento das mercadorias pela ferrovia ensejou o surgimento da indústria calçadista, a partir da base de produção já instalada, decorrente da fabricação de produtos de couros para tropeiros e para as próprias fazendas, como arreios, selas, botinas, e outros objetos úteis confeccionados em couro. A primeira experiência de maquinização, realizada a partir de 1921, pela fábrica de calçados Jaguar, ainda que fracassada (a empresa foi à falência em 1924), propiciou a formação de mão-de-obra especializada e tornou visíveis as amplas possibilidades de expansão industrial decorrentes da produção seriada. Embora até o final da II Guerra esta atividade ainda fosse pouco expressiva para a economia local, a produção de calçados foi o ponto de partida para a industrialização (FERREIRA, 1989).

O polo industrial de Franca abriga 449 indústrias e 265 prestadoras de serviços especializados para o segmento calçadista, além de 283 empresas fornecedoras de insumos e matérias-primas. Em 2010, sua produção foi de 25,9 milhões de pares de calçados pares (cerca de 3,2% da produção nacional), sendo 3,5 milhões destinados à exportação. Os valores de exportação do polo alcançaram US\$ 95,74 milhões – 6,43% do faturamento total das exportações brasileiras de calçados no ano em questão. Em 2010, o polo empregou 32.300 trabalhadores, o que equivale a 8% da mão-de-obra empregada

neste segmento no país (SINDIFRANCA, 2010).

Sua localização geográfica, porém, deixou-a fora de qualquer processo de metropolização, enquadrando-a no universo das cidades pólo de médio porte da rede urbana paulista. A rede urbana brasileira, como afirmam Feldman e Ferreira (2001), vem passando por mudanças significativas nas últimas duas décadas, ocorrendo uma redução da tendência à concentração nos grandes centros urbanos e ampliando a expansão das cidades de médio porte. Para Llop e Bellet (2003), as cidades médias, em quase todo o mundo, são centros de interação social, econômica e cultural, que oferecem variada gama de serviços mais ou menos especializados, para os habitantes do próprio município e de outros próximos, sobre os quais exerce influência, suas redes de infraestrutura se conectam com redes regionais e nacionais, e algumas até globais, e que alojam níveis de administração local e regional, através dos quais se canalizam demandas e necessidades da sua população.

Franca é uma cidade média em condições bastante diferenciadas em termos ambientais diante da realidade da América Latina, pois dispõe em toda a malha urbana de redes de abastecimento de água e de coleta e tratamento de esgotos, bem como serviços de coleta, tratamento e disposição final de resíduos domésticos e industriais em aterros licenciados, além de serviços de coleta seletiva de resíduos sólidos recicláveis em toda zona urbana.

A questão do tratamento adequado dos resíduos industriais adquiriu uma nova dimensão a partir de 1985, logo após a instalação do Distrito Industrial (proposta prevista pelo Plano Diretor local de 1972), quando a Prefeitura exigiu a transferência dos curtumes, historicamente localizados na área central da cidade, para o Distrito Industrial, obrigando-os a instalar sistemas de tratamento primário dos efluentes em suas plantas industriais e a construir uma grande estação coletiva de tratamento final. O mesmo sucedeu em relação aos resíduos de calçados que foram encaminhados, compulsoriamente, a um aterro sanitário controlado da Prefeitura. Essa atitude possibilitou reduzir o lançamento irregular de resíduos industriais em áreas públicas, liberando grandes áreas de antigas voçorocas que vinham sendo aterradas com estes materiais para um novo uso, como áreas verdes e parques urbanos. Essas áreas, cujo uso como espaços de lazer comunitário e espaços verdes e que estavam previstas desde o primeiro Plano Diretor da cidade, de 1972, foram paulatinamente sendo transformadas em parques urbanos.

Ações estratégicas como essa têm sido utilizadas em planos diretores de cidades médias, como no de Araraquara (SP). Sua estratégia de desenvolvimento urbano e ambiental passa, na lei do Plano Diretor local, por mapas estratégicos de zoneamento, que articulam o patrimônio cultural e o natural. O Plano de Araraquara apresenta aspectos inovadores, pois

apresenta um instrumento denominado Pontos de Percepção Visual, incorporando conceitos da psicologia ambiental, diferenciando-os de procedimentos normativos de preservação baseados em análise espacial planimétrica bidimensional, especialmente, as regras referentes ao patrimônio histórico. Tal procedimento visa a preservar a percepção dos elementos e objetos urbanos de identidades coletivas na paisagem da cidade, definindo pontos atratores, constituídos de unidades de conservação cultural (FALCOSKI, 2007, p.149).

A ocupação espacial do território urbano do município, ao longo de anos de industrialização acelerada, resultou num processo de ocupação predatório (que não levou em conta a paisagem urbana e a preservação do patrimônio cultural), extensivo e de baixas densidades, fenômeno conhecido como “sprawling” pelos urbanistas norte-americanos e presente em dezenas de cidades brasileiras e latino-americanas, como afirmam Polidoro, Lollo e Pereira Neto (2011, p.4),

No Brasil, é habitual a utilização da expansão das zonas urbanas para direcionar habitações de interesse social e conjuntos habitacionais de média e baixa renda para localidades distantes do centro consolidado. Dessa forma, a infraestrutura já instalada em determinadas regiões servem como subsídio de valorização da terra enquanto as periferias sofrem com a falta desta ou a má qualidade, além da dificuldade de se locomoverem pelo precário transporte público até as regiões que concentram a empregabilidade. Todas estas características, fundamentadas principalmente na forma de ocupação urbana, caracterizam o que muitos pesquisadores norte-americanos (especialmente os urbanistas) denominam de *sprawling* urbano, ou pode-se dizer, um *espraiamento* (entendido como uma diluição física do espaço urbano) urbano, que ocorre de forma descontínua sobre o espaço acirrando a segregação social e gerando inúmeros impactos ao meio ambiente.

Este modelo insustentável de espraiamento urbano foi o modelo urbanístico com que a cidade de Franca se expandiu, notadamente nas décadas de 1960 e 1970. Como parte do processo de transformações em sua economia, ocorreu outro fenômeno sem precedentes, o de urbanização e de abertura de novos espaços para loteamentos: entre 1965 e 1975, surgiram 41 novos loteamentos privados (CHIQUITO, 2006, p.153), com uma área loteada de aproximadamente 707 hectares, quase duplicando a área da cidade então existente. A partir da década de 1970, sua urbanização continuou acelerada, inserindo-a no universo das cidades médias do país, cujo processo de urbanização sempre crescente coloca a temática das cidades como uma das prioridades das políticas públicas do país. Ainda segundo Chiquito (2006, p. 63),

considerando não apenas o porte, mas também o papel que as cidades desempenham na rede urbana, as chamadas *cidades médias* têm características bastante diferenciadas entre si, mesmo se

tratando do universo circunscrito ao Estado de São Paulo. A pesquisa “Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil”, coordenada pelo IPEA e desenvolvida pelo IBGE e pelo NESUR – IE/UNICAMP, mostra que as cidades que nos anos 1970 foram denominadas *cidades médias* passam a ser qualificadas como centros urbanos regionais, sub-regionais ou isolados, dependendo do nível de centralidade, podendo integrar aglomerações metropolitanas ou não.(...) Das 54 cidades paulistas de porte médio identificadas em 2000, 23 integram as aglomerações urbanas metropolitanas de Campinas e São Paulo, e 31 municípios se caracterizam como não-metropolitanos.

O município possui área total de 571 km² e a zona urbana está em torno de 83 km² em 2011, conforme levantamento preliminar do Laboratório de Estudos Sociais do Desenvolvimento – LabDES da Unesp-Franca. Atualmente, a zona urbana definida pelo Plano Diretor possui, segundo dados preliminares levantados pelo LabDES, cerca de 1800 hectares de glebas não parceladas, em sua maioria situadas nas franjas da região urbanizada. Além deste estoque de terras ainda não urbanizadas, existem ainda 34.293 mil lotes vazios resultantes de parcelamentos legalizados dentro da zona urbana e de expansão urbana definidas 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, requerendo uma política urbana que supere os desafios necessários a um desenvolvimento sustentável. 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.

Considerando que a população urbana de Franca, segundo o Censo do IBGE de 2010, é de 313.046 habitantes para uma área urbana de 83 km², resulta que a densidade demográfica bruta da atual zona urbana é bastante baixa, da ordem de apenas 37,62 habitantes/hectare, enquanto há cidades brasileiras onde as densidades estão entre 250 e 450 habitantes/hectare (HOLANDA, 2006).

A concepção de que uma cidade, para ser sustentável, deve ser mais compacta, está cada vez mais presente na literatura. Para Mascaró e Yoshinaga (2005), os custos das redes de infraestrutura serão menores na medida em que for maior a densidade de uma área, pois os custos de pavimentação e drenagem de águas pluviais significam em torno de 55% do custo total das redes de infraestrutura, corroborando a ideia geral de que o espraiamento da cidade gera desperdício e despesas excessivas para a manutenção ou melhoria do atual padrão de qualidade e sustentabilidade da vida urbana.

Para Rogers (2001, p. 166), “comunidades compactas de uso misto devem ser agrupadas em torno de núcleos de transporte público, com a comunidade planejada em torno de distâncias capazes de serem vencidas a pé ou de bicicleta”, portanto, no

caminho oposto ao contínuo processo de espraiamento que ocorre na cidade de Franca.

Com um orçamento previsto para 2013 de R\$ 592 milhões, a Prefeitura enfrenta dificuldades para manter e ampliar os serviços públicos essenciais e realizar os investimentos necessários, orientados pelo Plano Diretor vigente para ampliar os padrões de qualidade de vida em patamares superiores aos do Índice de Desenvolvimento Humano - IDH, da ordem de 0,820 (IDH-M de 2000), considerado de alto desenvolvimento humano segundo a classificação adotada pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD. Levantamentos preliminares do autor mostram que a média de investimentos da Prefeitura não ultrapassou a média de 4% do orçamento anual nos últimos dez anos, ou seja, os gastos para manter a máquina pública em funcionamento consomem quase todos os recursos disponíveis, tornando o município cada vez mais refém de recursos dos governos federal e estadual para realizar novas obras e investimentos em sua infraestrutura urbana.

Passados dez anos da aprovação do Plano atual, a previsão legal de revisão do Plano Diretor a cada dez anos no máximo, determinada pelo Estatuto da Cidade, exige do poder público e da sociedade civil em 2013, a adoção das medidas legais e administrativas, obrigatoriamente, necessárias à discussão e revisão de um novo Plano Diretor, sintonizado com as condições atuais e com as novas necessidades e realidade da vida e estruturas urbanas.

O papel a ser desempenhado pela universidade na produção de análises, indicadores e informações de qualidade pode ser crucial para que o Plano não repita o anterior em relação ao escasso conhecimento e compromisso que a administração e a população tiveram com suas propostas, já que o processo de elaboração do Plano Diretor impõe uma leitura técnica e comunitária participativas na elaboração do diagnóstico e das propostas, para avaliar o que ocorreu com as propostas existentes na lei durante o tempo de vigência do plano, os entraves existentes, as potencialidades e as possibilidades possam ser democraticamente discutidos entre poder público e sociedade civil.

Sustentabilidade e Patrimônio

Uma das questões a enfrentar no debate do Plano Diretor é a questão da preservação do rico patrimônio cultural local, decorrente de sua estratégica localização entre dois importantes estados do país como São Paulo e Minas Gerais, cuja região começou a ser ocupada a partir do final do século XVIII. Praticamente todo o patrimônio construído no século XIX e, em boa parte, das primeiras décadas do século XX, foram destruídas pelo rápido processo de urbanização instalado na cidade a partir do processo de industrialização calçadista, deles restando apenas imagens, em parte acolhida por organismos públicos locais com a missão de preservar o patrimônio cultural, como o Museu Histórico “José Chiachiri”, o Arquivo Histórico “Wanderley dos Santos” e o

Museu da Imagem e Som “Bonaventura Cariolato”.

A cidade de taipa do século XIX desapareceu completamente, e a cidade de tijolos, em cuja construção ocorreu expressiva participação dos imigrantes europeus após a chegada da ferrovia a Franca, em 1886, deixou poucos exemplares intactos do período, quando a cafeicultura era a principal atividade econômica. Somente isto justificaria que, na discussão de um novo Plano Diretor para o município, esta questão assumisse sua relevância e incorporasse novos instrumentos para preservar o que ainda resta de importante para a cultura local e orientasse as políticas públicas preservacionistas para o presente.

A instituição de mecanismos de preservação patrimonial no país se inicia, efetivamente, na década de 1930, durante o Estado Novo de Getúlio Vargas, com a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, que serviu de orientação para a criação de organismos similares estaduais e, mais recentemente, municipais (GUIDO, 2008).

O Condephaat paulista foi criado e entrou em funcionamento em 1968, sendo um dos primeiros órgãos de preservação estadual. Hoje, dezenas de municípios paulistas importantes, como São Paulo, Santos, Campinas, São José dos Campos, Ribeirão Preto e Franca, entre outros, já contam com seus conselhos municipais de patrimônio e respectivas legislações de proteção. Isto não significa que, nestas cidades, a questão do patrimônio cultural tenha sido compreendida, aceita ou priorizada pelos orçamentos municipais ou pelas ações governamentais. Excetuada a capital, dentre o total de 644 municípios do Estado de São Paulo, possuem bens tombados pelo próprio município apenas 72 deles. Tratado, geralmente, como assunto de responsabilidade do Estado ou da União, o patrimônio cultural está fora da maioria das políticas públicas de planejamento físico-territorial e dos planos de gestão municipal, à margem do processo de gestão e planejamento das cidades, que, geralmente, tem sido visto apenas sob o enfoque do desenvolvimento econômico, quando não simplesmente ignorado. Há um conjunto de motivos que explicam tal situação: a descontinuidade administrativa dos governos municipais, a ausência de políticas culturais locais, a falta de quadros técnicos na área e na carreira pública, a suscetibilidade às pressões de grupos da comunidade, o pesado jogo de interesses imobiliários, a aceitação generalizada de uma noção de progresso e desenvolvimento associada à verticalização e a instauração de processos de renovação contínua das cidades sobre elas mesmas, vistas como símbolos do progresso são os principais fatores que podem esclarecer o fato das cidades do interior paulista estarem seguindo o desastroso caminho e destino da capital, já identificado por Claude Levi-Strauss em 1953: “cidades que passam do frescor à decrepitude sem conseguirem ser antigas” (SANTOS, 2003).

A criação por lei municipal de um organismo voltado, exclusivamente, para a proteção do patrimônio cultural do Município de Franca é algo que se instituiu somente a partir de 1981, na esteira de um amplo debate público ocasionado, à época, pela

demolição do prédio do Hotel Francano, uma grandiosa construção de 1928, que possuía grande significado e afeição popular, além de ser bastante representativa da arquitetura realizada no período cafeeiro.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Turístico do Município de Franca, CONDEPHAT, é um órgão auxiliar do Poder Executivo, cujo Colegiado é constituído por dois representantes da Prefeitura, um da Delegacia local do Sindicato dos Arquitetos de São Paulo, um da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Franca, um do curso de História da Universidade Paulista – UNESP, um do curso de Arquitetura da Universidade de Franca – UNIFRAN e um da Cúria Diocesana. Os membros das entidades da sociedade civil que compõem o Colegiado do CONDEPHAT, cujo trabalho é voluntário e sem qualquer tipo de remuneração, são escolhidos e nomeados pelo prefeito, através de uma lista tríplice encaminhada por cada uma das entidades. O Conselho tem caráter consultivo e suas decisões são submetidas ao Prefeito, que pode aprová-las ou vetá-las. É o mais antigo conselho com representação popular em atividade no Município, instaurador na cidade de um modelo de participação que hoje é bastante usual no país. Franca possui 23 conselhos setoriais criados por lei, das políticas públicas em saúde ao meio ambiente, e o estado de São Paulo 72 conselhos municipais de preservação histórica.

Suas principais atribuições e competências, previstas na regulamentação legal são: propor às autoridades competentes o tombamento, desapropriação, compra de bens móveis e imóveis considerados de valor histórico, artístico, paisagístico, ecológico, ambiental e cultural; estabelecer métodos e critérios para estudo e classificação do patrimônio histórico, cultural e ambiental; defender por todos os meios ao seu alcance a preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental; sugerir convênios ou acordos com entidades públicas e particulares, visando à preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental; recomendar a elaboração de projetos e execuções de obras de conservação, restauração e opinar sobre a orientação destes projetos, obras e uso; sugerir a adoção de medidas administrativas, técnicas e jurídicas necessárias ao cumprimento de seus objetivos; Inspeccionar e vistoriar bens tombados; propor programas de ação cultural que integrem, valorizem e divulguem diversos bens históricos, culturais e ambientais; cadastrar os bens tombados na forma da legislação vigente.

Verifica-se que o campo de atuação do CONDEPHAT-Franca tem um espectro bastante amplo, o que possibilita intervenções de uma maneira bastante diversificada nos diversos aspectos preservacionistas. Cidades de porte médio, como Franca, diferentemente das grandes metrópoles, geralmente, possuem sistemas urbanos mais equilibrados e sustentáveis, tornando-se mais facilmente governáveis e controláveis, permitindo ainda uma maior participação dos cidadãos na definição das políticas públicas locais. A escala mais humana dos assentamentos permite aos seus moradores uma maior apreensão de seus espaços, ajudando-os a identificar-se mais com a sua

cidade e, portanto, a criar uma identidade própria. O conhecimento da sua história, o reconhecimento de seu patrimônio edificado, do significado de seus espaços públicos e de uso coletivo, como praças e outros espaços de celebração e convivência, são fundamentais para a construção desta identidade.

Levantamento realizado pelo LabDES mostra o desequilíbrio regional da atuação do poder público nas ações de preservação do patrimônio edificado local. Dos imóveis inscritos oficialmente no Livro de Tombo, através de decreto pela municipalidade, com aval do Condephat, há uma predominância absoluta de bens tombados na região do casco histórico central, basicamente, dentro dos limites do arruamento urbano existente em 1900, logo após a chegada da ferrovia. Nenhum dos bairros aprovados após 1940 possui imóveis tombados ou preservados pela ação do governo municipal, privilegiando um período histórico em detrimento de outros.

Mapa 1. Patrimônio Municipal Tombado em Franca - SP (até 2012) e parques previstos no Plano Diretor



Fonte: LabDES – Laboratório de Estudos Sociais do Desenvolvimento e Sustentabilidade - UNESP-Franca

Portanto, o processo de elaboração do Plano Diretor, como parte da construção de uma cidade sustentável, deve servir como instrumento para propiciar aos cidadãos em geral a oportunidade de conhecer e reconhecer a cidade e os espaços de vivência de sua cidade como um todo, que possa dar origem à criação de uma identidade afetiva com a mesma, elemento constituinte da cidadania e do exercício do direito democrático de acesso à cidade.

Ou seja, ao permitir a todos os cidadãos ver a cidade como era no passado, pode-se trabalhar o conceito de memória coletiva, da cidade como uma obra de todos e que a todos pertence, cabendo, portanto, não somente ao poder público a tarefa de preservar esta memória, mas ao conjunto da sociedade.

Se o patrimônio cultural é algo relacionado ao legado comum de uma sociedade, que define sua própria identidade e o torna merecedor de proteção, é necessário que exista uma legislação clara e definidora dos limites da propriedade privada, para que esta preservação ocorra, e ações concretas de educação e debate sobre o que é importante preservar e por que. Somente desta forma, o avanço do processo de preservação do patrimônio se tornará elemento indispensável à sustentabilidade urbana e à manutenção da qualidade da paisagem local, objetivos de qualquer Plano Diretor alinhado aos princípios definidos pelo Estatuto da Cidade, documento legal que estabelece as regras para o Plano e planejamento das cidades brasileiras.

Referências

BRASIL. Plano Diretor Participativo: guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos. Ministério das Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Programas Urbanos, 2004.

CHIQUITO, E. A. Expansão Urbana e Meio Ambiente nas Cidades não-metropolitanas: o caso de Franca – SP. São Carlos: EESC/USP, 2006.

FALCOSKI, L.A.N. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Araraquara: instrumentos urbanísticos inovadores e agenda para uma cidade sustentável. In: BUENO, L.M.M.; CYMBALISTA, R. Planos Diretores Municipais: novos conceitos de planejamento territorial. São Paulo: Annablume, 2007. p. 123-170.

FELDMAN, S.; FERREIRA, M. Programas de Gestão Integrada: uma nova perspectiva de política urbana para Franca. Franca: FACEF Pesquisa, 2001. p.9-24.

FERREIRA, M. O Espaço Edificado e a Indústria Calçadista de Franca. Dissertação (Mestrado) - EESC/USP, 1989.

GUIDO, L. S. A Preservação Patrimonial Municipal: CONDEPHAT – Franca: 1981-2005. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) - Faculdade História, Direito e Serviço Social, Franca: UNESP, 2008.

HOLANDA, D. C. Metodologia para avaliação da acessibilidade na localização de escolas públicas do ensino fundamental. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2006.

LLOP, J. M.; BELLET, C. Ciudades Intermedias: Perfles y Pautas. Lleyda: Ajuntament de Lleida, Pagés Editors y Editorial Milênio, 2003.

MASCARÓ, J.; YOSHINAGA, M. Infraestrutura Urbana. Porto Alegre: Masquatro, 2005.

POLIDORO, M.; LOLLO, J.; PEREIRA NETO, O. C. *Sprawl* urbano em Londrina e os desafios para o planejamento urbano. Confins [on-line], 12 / 2011, Posto online em 4 jul. 2011. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7205>; DOI : 10.4000/confins.7205 > . Acesso em: 25 maio 2012.

ROGERS, R. Cidades para um pequeno planeta. Barcelona: Gustavo Gilli, 2001.

SANTOS, C. R. dos. Novas Fronteiras e Novos Pactos para o Patrimônio Cultural. Texto Especial Arqtextos, n. 39, jul. 2003. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq039> >. Acesso em: 14 jan. 2013.

SINDIFRANCA. Sindicato da Indústria de Calçados de Franca. Mapeamento do setor calçadista. Franca, nov. 2010.

WILHEIM, Jorge. Intervenções na paisagem de São Paulo. São Paulo: Instituto Florestan Fernandes, 2000.

Artigo recebido em: 29 jul. 2013

Aceito para publicação em: 18 nov. 2013