

FRANCA: A RELAÇÃO ENTRE A EXPANSÃO URBANA E A CONSOLIDAÇÃO DO PARQUE INDUSTRIAL

Analúcia Bueno dos Reis GIOMETTI*

Hélio BRAGA FILHO**

Márcio Benevides LESSA***

Wanderlei Donizete PEREIRA****

- **RESUMO:** O surgimento do município de Franca e sua evolução passam pela atividade agropecuária até a fase industrial. Nesse período os acontecimentos históricos atrelados a posição geográfica contribuíram para o perfil atual desse município. Os problemas tornam-se evidentes impulsionando a população e o poder público a buscarem soluções. Desta forma, esse artigo mostra, de forma sintética, a evolução do crescimento do espaço urbano, a evolução industrial e chama atenção às questões geográficas como um todo.
- **PALAVRAS-CHAVES:** Franca; expansão urbana; industrialização.

O Resgate da Expansão Urbana de Franca, a partir do período de 1760

As pesquisas históricas apontam o surgimento do Caminho ou Estrada de Goiás por volta de 1700. Ao longo de seu traçado foram fixando-se os primeiros estabelecimentos, mantidos por homens que participavam das bandeiras e eram deixados em pontos estratégicos, para ficarem responsáveis por “lançar roça” e, deste modo, iniciarem os primeiros pousos à beira da estrada, como afirma Brioschi (1991, p. 5). O autor relaciona uma lista dos pousos ao longo da Estrada de Goiás, do ano de 1767. Dentre eles, estava relacionado o pouso dos Bagres, com um fogo (domicílio) onde habitavam duas pessoas.

Assim, tem início a história de Franca. Os primórdios do povoamento da região de Franca vieram a ocorrer na área do atual bairro Miramontes, no pouso dos Bagres ou das Covas conhecidas como Arraial Bonito do Capim Mimoso, cuja função era de um

* Doutora em Geografia pela UNESP/Rio Claro. Docente titular da UNESP-Franca e UNI-FACEF-Franca. CEP: 14400-690. E-mail: analuciagiometti@yahoo.com.br.

** Doutor em Serviço Social pela UNESP-Franca. Docente do UNI-FACEF-Franca.

*** Mestre em Gestão Empresarial pelo UNI-FACEF-Franca. Docente do UNI-FACEF-Franca.

**** Graduado em História pela UNESP. CEP: 14400-690 – Franca/SP.

entreposto comercial. Sua posição privilegiada de terras planas cobertas por pastagens junto à rota comercial do sal, de pedras e metais preciosos associados à necessária troca e abastecimento de mercadorias entre o interior e a capital, possibilitou a permanência deste pouso dos Bagres, durante o período de 1760 a 1780, aproximadamente. Os pousos não resultaram, necessariamente, em vilas, pois tinham a característica de serem propriedades rurais e não agrupamentos de famílias, cuja função era a de hospedar os viajantes e tropeiros que por eles passavam (BRIOSCHI, 1999, p. 18).

Por volta de 1800, os habitantes das Covas mudam-se do local inicial no espigão do Planalto de Franca para sua continuidade no topo da atual Colina Central, junto aos Córregos dos Bagres (antigo Itambé) e Cubatão, fazendo aí surgir os primeiros indícios de um núcleo urbano, distante uns cinco quilômetros do povoamento inicial. É neste povoado local que, em 1805, é fundada a freguesia – Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Franca e Rio Pardo, nas terras que compunham o patrimônio da Igreja. Este patrimônio foi constituído pela doação de terras feitas pelos irmãos Antunes de Almeida, que doaram parte da Fazenda Santa Bárbara (BENTIVOGLIO, 1997, p. 44).

Nesta freguesia, a atividade mineradora atraía migrantes vindos do Desemboque, entre os anos de 1804 a 1824, que Oliveira lista serem 79 pessoas, comprovando que a região mantinha a atividade de mineração associada à tecelagem, a criação do gado vacum, ao comércio, a agricultura de subsistência (1995, p. 77-78). Com este perfil o núcleo urbano vai tomando contornos mais definidos.

Neste período, um planejamento urbano, conhecido como o plano em forma de cruz, procurou disciplinar os arruamentos e novas construções, mas logo foi esquecido e desprezado pelas autoridades, “*pois esta tentativa de imposição sofreu, desde cedo, forte resistência das tradições populares de ocupação desordenada*” que imperava na colonização portuguesa (FOLLIS, 1999, p. 49). Este plano teria sido elaborado pelo alferes Manoel Marques de Carvalho, que idealizou no centro da cruz um largo onde se situava a igreja velha, e capelas, em cada uma de suas pontas (LIMA, 1997, p. 81).

Em 1824, é elevada a categoria de vila – Vila Franca do Imperador, em homenagem a D. Pedro I, para em 1856 passar a ter

status de cidade e sede de município. A partir daí toma impulso gradativamente e se transforma numa cidade industrial de grande porte.

A formação do núcleo urbano de Franca não foge a regra das demais cidades coloniais brasileiras, onde a presença da Igreja se faz sentir desde seus primórdios. Isto é bem marcado no período de disputas territoriais entre as Províncias de Minas Gerais e São Paulo, nos idos de 1837, quando se fazem necessárias às participações dos Bispados de São Paulo e Minas Gerais, para apaziguarem as diferenças entre mineiros e paulistas na disputa pelo território. Outro indício desta influência religiosa baseia-se no traçado da planta urbana no formato de cruz, por volta de 1805.

Oliveira descreve a economia de Franca como embasada na “*diversificação das atividades produtivas (pecuária, agricultura, comércio, tecelagem, mineração, artesanias em selarias e sapataria, engenhos de cana e aguardente) e pelo seu caráter mercantil*”. Por sua posição no interior paulista, afastada dos pólos produtores de bens exportáveis, assume o papel de centro econômico produtor de gêneros de subsistência (1999, p. 26; CAMPANHOL, 1999, p. 45-46). Mas dentre todas estas atividades, a criação de gado bovino se destacava, pois associada à criação exploravam o curtimento do couro, que lastreou o enriquecimento da economia local até por volta de 1830.

O quadro urbano, a partir de 1880, alterou-se significativamente, pois neste período que houve “*o aumento populacional e o necessário incremento das atividades urbanas que impeliu a cidade a expandir-se e a urbanizar-se*” (BENTIVOGLIO, 1996, p. 18/19). O autor afirma que esta dinamização se deu atrelada ao aumento da produção cafeeira, da influência dos comerciantes que comandavam a política local e ao fluxo mais expressivo de imigrantes.

A partir de 1889, a estrada de ferro Mogiana já havia passado por Franca, com o objetivo de

ligar Goiás ao grande centro paulista de consumo, ou, por outras palavras, submeter uma região distante ao movimento de comércio de um grande centro consumidor e abastecedor (TOSI, 1998, p. 122).

Tosi (apud, p. 125) cita Barão do Rio Branco, que em suas palavras reafirma a importância desse tronco mogiano:

[A Mogiana] ...atravessa em Jaguará o rio Grande ou o alto Paraná, entra na província de Minas Gerais e já chega a Uberaba, a 500 quilômetros da costa e perto da Província de Goiás. Ela será prolongada até o porto de Jerupensém, no rio Vermelho, afluente do Araguaia... Quando essas ferrovias estiverem concluídas, a comunicação interior entre Rio de Janeiro e Belém do Pará será assegurada pela via de São Paulo e Goiás.

Com isto abriram-se novas oportunidades de trocas comerciais, pois a ferrovia tinha um importante papel econômico,

representando a organização capitalista da produção cafeeira, pois se expandiram para servir o complexo cafeeiro, ao mesmo tempo em que se beneficiaram dos excedentes de capital por ele gerado e serviu para integrar a região dentro de relações capitalistas de produção... é importante ressaltar que o surto ferroviário não ocorreu paralelo à cafeicultura, mas foi gestado no interior da própria econômica cafeeira (GARCIA, 2001, p. 300/110).

Entretanto, na região de Franca, esta característica mostra um quadro que apresenta suas especificidades, pois junto à tradicional agricultura de alimentos, o capitalismo mercantilista estava embasado no gado bovino e na compra e venda do sal, espelhando poucas possibilidades de uma agricultura cafeeira de grande porte (TOSI, 1998, p. 125).

O autor (op. cit, p. 126) enfatiza este fato quando afirma que houve um déficit orçamentário de 37:614\$819 no trecho Mogiano, no primeiro semestre de operação:

Além de ser despendiosa a conservação de uma linha nova, dá-se a respeito desta enquanto seu ponto territorial for Uberaba, o facto de não procurarem esta estação, as cargas em sua maioria de Goyaz, porque depois de entradas no território mineiros, os carros e tropeiros com pequena diferença de percurso, podem vir à estação de Jaguará ou algumas das intermediárias, e deixar de procurar Uberaba, pela posição que está collocada esta cidade em relação à estrada do Chapadão (Relatório..., 1890, p. 17-8).

Este quadro deficitário econômico da Mogiana é revertido em Franca, na década seguinte ao avanço dos trilhos com o incremento do comércio de sal e de gado.

Segundo Bentivoglio (1997b, p. 88), a partir de 1891, há o desenvolvimento econômico de Franca, “*graças à expansão da cafeicultura na região e à chegada da ferrovia*”, refletindo no crescimento da cidade decorrente do aumento dos imigrantes. Para espelhar este aumento populacional de imigrantes, o autor (op. cit, p. 90) descreve que entre 1891 e 1896, foram adquiridos junto à Câmara de Franca 114 pedidos de imóveis urbanos movidos por italianos.

Afirma Antônio (1997, p. 53), que em Franca “*o crescimento, a diversificação e a integração da economia regional facilitaria o aparecimento de profissionais que atendiam novas e antigas necessidades*”.

Portanto, no ano de 1890, Franca possuía 17 selarias (28,3% do total de 60 contribuintes) dedicados à confecção de selas, arreios, laços e outros bens manufaturados em couro, que atendiam aos fazendeiros, 9 oficinas de sapateiros e curtumeiros (15% dos demais contribuintes), que segundo Oliveira (1996, p. 73) e Antônio (1997, p. 53), eram profissionais que desempenhavam atividades econômicas relacionadas à criação de bovinos. Estes produtos abasteciam não somente o mercado regional, pois “*a tradição das ligações comerciais com outras praças distantes ficou fortalecida durante os últimos decênios do século passado*”. Enfatizando esta afirmação, Oliveira (apud, p.74) destaca as relações comerciais de Franca, neste período, com as Praças de São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas, Itajubá, Pedregulho, Ribeirão Preto, Cássia e outras.

Oliveira (apud, p.75) destaca a importância do centro comercial de Franca, no século XIX, que segundo o autor

caracterizava-se sobretudo pela diversificação das atividades econômicas – pecuária, agricultura, comércio, tecelagem, mineração, alguns experimentos industriais como engenhos de açúcar e aguardente – e atividades artesanais – selarias e sapatarias. Dentre as atividades produtivas, a criação de animais, principalmente bovinos, teria sido o setor de maior vigor – o centro dinâmico – que exercia um efeito multiplicador, ou seja, incentivador de outras atividades.

Com este perfil, neste período histórico, Franca estava inserida no capitalismo mercantilista voltado para o abastecimento da região centro-sul do Brasil.

A criação de gado e o comércio foram, num primeiro momento, os responsáveis pela criação das condições básicas de fomento da infra-estrutura urbana, entretanto, coube ao café a responsabilidade direta pela consolidação e desenvolvimento das instituições e das atividades urbanas (BENTIVOGLIO, 1996, p. 56).

Entre o final do século XIX e o início do século XX, Franca despontou no contexto cafeeiro do Estado de São Paulo, pois o volume de café transportado passou a ser expressivo – *“seis mil toneladas ou 40% das quinze mil toneladas do peso total movimentado na estação Franca”*, abrindo a possibilidade de acumulação local de capital (TOSI, 1998, p. 141).

Ao olharmos para o espaço urbano de Franca, no final do século XIX, fica claro que este passou por um período de transformações advindas das melhorias na infra-estrutura e serviços decorrentes do desenvolvimento da cafeicultura.

Somente com uma maior inversão de capital no espaço urbano, ocorrida com o desenvolvimento da cafeicultura e a vinda de fazendeiros e suas famílias para a cidade, resultaria numa maior circulação de dinheiro, responsável por mudanças em suas precárias condições (BENTIVOGLIO, 1997, p. 131).

“O centro comercial, financeiro, com suas casas bancárias, e cultural”... era considerada *“área privilegiada da cidade escolhida para acolher a elite local”*, perdurando este quadro até a década de 1970 (BENTIVOGLIO, 1996, p. 19).

Uma especificidade de Franca diz respeito ao seu processo de urbanização, que ocorreu mesmo antes da implantação fabril, por volta de 1880, advindo da expansão da produção cafeeira (op. cit, p. 75).

O solo urbano passaria a se constituir num bem de valor, a partir de 1890, com o interesse dos imigrantes em adquirirem propriedades urbanas. Neste período,

o núcleo urbano de Franca passa a se expandir rapidamente e o poder público municipal começa a agir de maneira mais incisiva no espaço citadino, objetivando dotá-lo de uma paisagem urbana comparável aos mais modernos centros urbanos brasileiros. Neste ano entrou em vigor um novo código de posturas estabelecendo normas mais rígidas para a cidade [...] a economia agrária – sobretudo na produção de café – passa por um processo de modernização urbanista que se caracterizou pela implantação de melhoramentos urbanos especialmente no centro (FOLLIS, 1999, p. 13).

Bentivoglio (1997, p. 132) afirma que

Franca teve uma vocação comercial muito forte graças à sua localização privilegiada que, naquele momento, colocava-a como entreposto que ligava São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.

A região de Franca no mesmo período, além do café tinha como suporte econômico fazendas de criação de gado bovino, que já se faziam presentes em épocas mais remotas – fins do século XVIII, possibilitando a dinamização da economia local (OLIVEIRA, 1996, p. 60).

Até o final do século XIX, o gado, como suporte da economia, trazia prosperidade às fazendas. Tal atividade influenciou nos costumes, no linguajar e no comportamento de todo um povo. Possibilitou a conquista e o enriquecimento do Grande Sertão (OLIVEIRA, 1996, p. 62, citando Brioschi et al. 1991, p. 28).

Tem início, portanto, atividades ligadas à produção de produtos comerciais advindos da lida com o gado. Tais produtos, como a carne de sol; o couro “*cujas técnicas de curtimento foram-se evoluindo ao longo dos anos, donde se tiravam os arreios, as selas, os forros de catres e dos bancos, as botas e as botinas*”, associadas com o aproveitamento dos cifres para se fazerem às guampas de água, os pentes e caixinhas de rapé, e ainda, do leite se produzia queijos e derivados, é que foi se delineando o que hoje se constitui um pólo comercial (OLIVEIRA, 1996, p. 62/63).

Com este quadro econômico, a cidade de Franca entra no

século XX apresentando uma estrutura urbana com “*contornos nítidos de ruas e praças, numa paisagem urbana que pouco se alterou até os dias atuais*” (BENTIVOGLIO, 1997, p. 152).

A passagem de uma economia baseada na agricultura e na pecuária para uma economia industrializada nos meados do século XX, permitiu a Franca acompanhar o crescimento do país como um todo. O gado, o café e a indústria calçadista foram as principais atividades econômicas desenvolvidas na região, ao longo de outras atividades como o comércio do sal e o artesanato (LIMA, 1997, p. 18).

Para Navarro (1999, p. 37), a explicação da expansão industrial coureiro/calçadista em Franca, está pautada em

uma conjugação de fatores, tais como a presença de atividade criatória, a condição de entreposto de sal, a localização geográfica, a indústria de curtumes, a chegada da ferrovia, e a exposição da cafeicultura.

Na década de 1940, uma nova postura municipal toma impulso, com a preocupação de realizar melhoramentos nos bairros operários. Com a expansão da indústria calçadista surgem inúmeros bairros na periferia desprovidos de infra-estrutura básica. Procurando levar os melhoramentos a estes bairros mais distantes, o poder local investe nas melhorias necessárias para dotar, não só a região central de infra-estrutura, mas também o subúrbio (FOLLIS, 1999, p. 13).

A cidade de Franca toma grande impulso na década de 1970, embasada no crescimento de seu parque industrial calçadista, voltado para sapatos masculinos, o que reflete em melhorias e aumento da expansão da malha urbana. As duas décadas seguintes consolidam esta tendência que reflete em novas construções: *shopping center*, prédios, expansão da rede de hotéis e restaurantes que diretamente influenciam no aumento da área urbana.

Com este perfil de desenvolvimento, a formação econômica do município de Franca pode ser separada em três períodos: o primeiro indo do século XVIII ao XIX, quando são lançadas as bases da economia diversificada e aliada ao comércio local e regional, voltado para o abastecimento do interior. A segunda etapa

ênfatizando a exploraçaõ cafeeira associada ao desenvolvimento da pecuária, no período que vai do século XIX ao XX, mais precisamente por volta da década de trinta. Neste momento é que são lançadas as bases capitalistas para a terceira fase, ou seja, a implantação do pólo calçadista que se estende até os dias atuais (PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DE FRANCA, 1973, p. 25).

A Consolidação do Parque Industrial Francano

Para analisar a evolução do parque industrial francano foi elaborado o quadro abaixo, que aborda o desenvolvimento e a formação do setor calçadista, entre 1910 e 1937.

ANOS	1910	1925	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
N. de indústrias	18	05	05	12	10	13	13	11	13	15	09	10
N. de Operários	-	-	140	163	114	162	152	123	245	237	226	243

Quadro 1: Número de Indústrias Calçadistas e Operários de Franca entre 1910 e 1937

Fonte: PEREIRA, Wanderlei Donizete; GIOMETTI, Analúcia Bueno dos Reis

- Período cujos dados não apontam o número de pessoal ocupado na indústria.

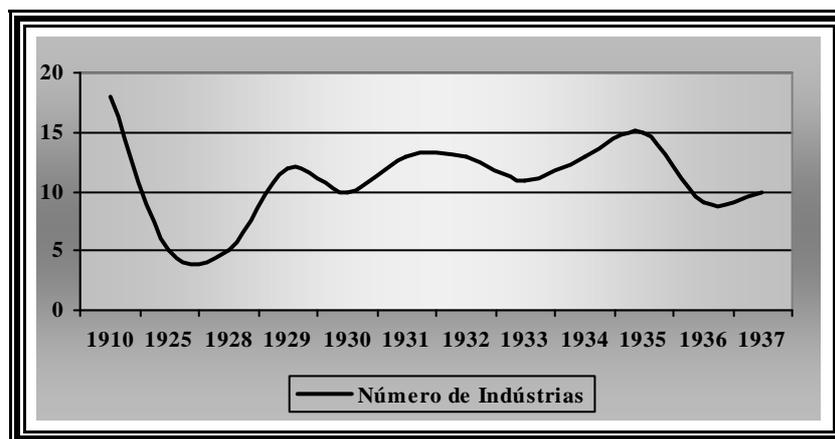


Figura 1: Gráfico do Número de Indústrias Calçadistas entre 1910 e 1937

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do Quadro 1.

Constata-se ao analisar estes dados que, neste recorte temporal, a característica é de aumento e recuo do número de empresas dependendo do ano que se queira analisar. Como exemplo, pode-se citar a oscilação entre 1929 e 1930, com registro de recuo dos estabelecimentos industriais voltados ao setor calçadista, de 12 passou para 10 indústrias. Por outro lado, entre 1934 e 1935 percebe-se um acréscimo nos dados, espelhando uma retomada de crescimento.

Este panorama se assemelha ao da crise cafeeira que no recorte temporal analisado, sempre alterna períodos de pujança com momentos de crises. É num desses momentos que a indústria de calçados Jaguar, assim como outras de menor expressão e grau de mecanização se endividam e deixam de produzir.

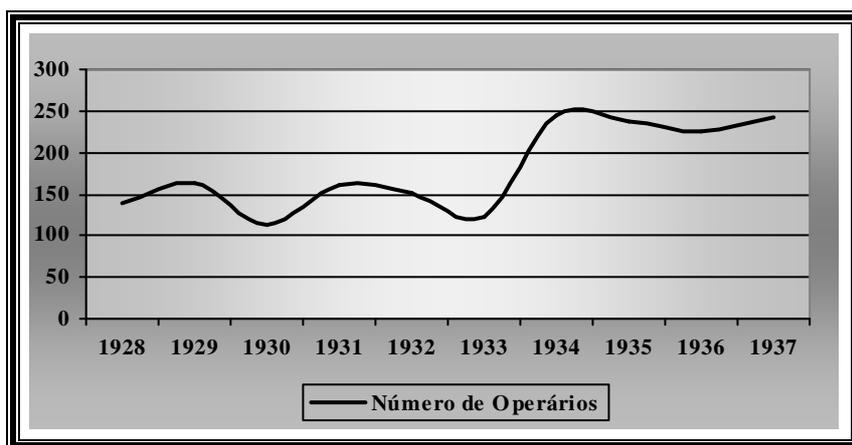


Figura 2: Gráfico do Número de Operários Entre 1910 e 1937

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do Quadro 1

Fazendo-se uma correlação entre o número de indústrias e de pessoal ocupado no setor de produção, chega-se a conclusão que no ano de 1928, a média de empregado por empresa atingiu o seu ápice, com 28 operários por indústria. A partir deste ano esse número apresenta uma curva descendente, aproximadamente 11 empregados por fábrica. Essa queda no número de operários espelha a mudança de postura dos industriais, que procuram se modernizar com a mecanização da indústria calçadista. Aliado a este fato tem-se a quebra da Jaguar que possibilitou que seu

maquinário fosse adquirido pelos novos empresários do setor. Já é possível observar a influência do trabalho mecanizado na diminuição da quantidade de mão-de-obra empregada na produção.

A indústria calçadista francana surge da aplicação de pequenos capitais no setor, variando entre US\$500 e US\$3.000, com raras exceções em que esse capital tenha superado esses valores (BARBOSA, 1998, p. 141). Dessa forma, em Franca ocorre uma situação em que a indústria gera a indústria, diferentemente de outros setores produtivos, dependentes do grande capital advindo principalmente da cafeicultura.

[...] de município que alicerçava sua economia à sombra dos pés de café, possuindo também na pecuária um forte componente de sustentação financeira, Franca passou a ter na indústria, sobretudo a calçadista, o principal motor de seu progresso. A partir da segunda metade do século XX a economia agrária cedeu lugar à atividade industrial, que se converteu em pólo dinâmico da estrutura econômica local (BARBOSA, 1998, p. 19).

De acordo com o que foi exposto até aqui, percebe-se uma evolução gradativa, porém de grande importância na indústria calçadista francana. A partir dos anos 40, sobretudo após 1945, o salto nos níveis de industrialização ocorre de forma bem mais acentuada, influenciados em grande parte pelas transformações políticas ocorridas no país após 1930, com a chegada de Vargas ao poder.

O movimento político e militar de oposição às velhas oligarquias regionais formou a partir de 1930, um novo bloco de poder com os setores mais modernos da oligarquia agrária ocupando a posição de grupo dominante:

A classe operária nos anos 40 passa a adquirir grande importância na incorporação da atividade industrial da cidade. Ainda na década de 1930 surge em Franca um sindicato através da iniciativa e organização de vários grupos operários, de acordo com a legislação trabalhista federal formulada por Getúlio Vargas. Segundo Canôas,

O sindicato surge em Franca procurando impedir que o operário francano se veja obrigado a aceitar
Serviço Social & Realidade, Franca, 16(1): 28-57, 2007

um salário inferior ao mínimo indispensável para o seu sustento e o de sua família (CANÓAS, 1993, p.52).

Isto é demonstrado no quadro 2, que espelha a partir de 1940, no que se refere ao pessoal ocupado na indústria, um franco dinamismo, pois Franca passa a contar com 1.742 operários. A expansão da mão-de-obra é apresentada por uma linha ascendente, que em 1950 se traduz por 2.015 operários e em 1980, 21.868 empregados o que demonstra o fortalecimento da classe operária.

PERÍODO	1940*	1950*	1960**	1970	1980
Estabelecimentos	112	171	224	338	593
Couro e Calçados	---	---	88	206	367
Pessoal ocupado	1.742	2.015	---	7.145***	21.868***

Quadro 2: Parque Industrial Francano entre 1940 a 1980

Fonte: PEREIRA, Wanderlei Donizete; GIOMETTI, Analúcia Bueno dos Reis

Obs.: * Nas décadas de 1940 e 1950 os dados englobam todo setor industrial francano, não estando disponíveis de forma específica o setor calçadista como nos levantamentos posteriores.

** O censo industrial de 1960 realizado pelo IBGE, não aponta o número de empregados na indústria no período.

*** Dados que se referem exclusivamente ao número de empregados no setor coureiro-calçadista.

É na década de 1950, que se inicia a consolidação do parque industrial calçadista francano. A rápida absorção da mão-de-obra local acabava por atrair migrantes da região, principalmente das áreas rurais dos municípios vizinhos de Minas Gerais em busca do emprego na indústria, principalmente em decorrência da facilidade no aprendizado e na adaptação no trabalho. De acordo com Barbosa

O status de cidade operária e industrial é atingido na década de 1950, onde a mesma ocupa a 27^a colocação entre os municípios mais desenvolvidos do estado de São Paulo e a 72^a colocação em nível nacional (1998, p. 39).

Diferentemente do desenvolvimento ocorrido nos anos 20, fruto do acúmulo de pequenos capitais, esse período é marcado principalmente pela política de créditos promovida por Getúlio Vargas em seu governo de 1951-1954, concedendo créditos ao setor privado por meio de bancos, no caso, o Banco do Brasil. Aliada à política de *Serviço Social & Realidade, Franca, 16(1): 28-57, 2007*

créditos, também de grande importância foi o favorecimento às importações de maquinários para a indústria nacional.

O estabelecimento de um câmbio flexível, cuja finalidade era restaurar a capacidade de competição das mercadorias exportadas e favorecer as importações de bens considerados básicos para o desenvolvimento da indústria, a nova política contribuiu sobremaneira para facilitar a importação de equipamentos para o setor fabril (BARBOSA, 1998, p. 39-40).

Analisando novamente o quadro 2, percebemos que há um aumento significativo na quantidade de indústrias na cidade, passando de 171 em 1950, para 224 em 1960, ou seja, um aumento de 23,4% no número de estabelecimentos.

Muito embora não seja possível observar particularmente o crescimento da indústria calçadista entre 1950 e 1960, a análise no âmbito geral da indústria francana no período nos permite observar uma participação significativa desse segmento produtivo, contando em 1960 com 88 estabelecimentos, ou seja, 39% do total de indústrias do município.

Se no governo Vargas podemos observar um nível de desenvolvimento elevado da indústria calçadista, o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) se caracteriza como um período em que essa indústria perde parte dessa capacidade de crescimento. A política de Juscelino, cujo “*Plano de Metas*” favorecia o grande capital, acabou por dificultar o acesso ao crédito pelos empresários, perdendo então, por um certo período, essa ferramenta fundamental para a continuidade da modernização, no caso, as linhas de crédito:

A modernização da produção e a conquista de um mercado de amplitude nacional, na década anterior, aumentaram sensivelmente a demanda por capital de giro, vital para a manutenção dos níveis de crescimento da produção industrial, assim como para o atendimento às potencialidades de consumo abertas pela expansão de novas áreas de comércio para o calçado francano e pela relativa melhoria da situação sócio-econômica da população brasileira (BARBOSA, 1998, p. 43).

Com base nos estudos referentes ao período da década de 1950, percebemos que a mesma foi à década de consolidação do

parque industrial calçadista francano. É o período em que recebe os incentivos estatais através dos créditos, possibilitando ao empresário realizar o aparelhamento de sua empresa, tornando-a cada vez mais competitiva em produção. Competitividade e modernização que apenas com o acúmulo de capital gerado pela própria indústria, seria praticamente impossível de se atingir.

Como é comum em qualquer segmento industrial, a produção de um determinado artigo gera a necessidade de se adquirir materiais complementares que serão incorporados em sua fabricação. Da mesma forma, a indústria calçadista em franco desenvolvimento também dependia da aquisição desse complemento para a confecção do calçado.

O processo de desenvolvimento e modernização dessa indústria, sobretudo a partir dos anos 50, acaba por desencadear o surgimento de empresas subsidiárias à indústria calçadista, produzindo os componentes para produção do calçado.

Como exemplo temos a indústria de borracha na fabricação de solados, a indústria química na produção de colas, tintas, solventes, a indústria de metais, embalagens, linhas e máquinas, além da já mencionada presença dos curtumes para a preparação do couro. Essas novas atividades industriais darão um novo impulso ao desenvolvimento da cidade, além de proporcionar maior rapidez à produção, evitando a necessidade de importação de materiais de outros locais, contribuindo também na geração de novos empregos.

Mesmo sofrendo uma certa restrição quanto à aquisição de créditos estatais, durante o governo de Juscelino Kubitschek, os anos 60 foram marcados pelo início dos governos militares. Esse período foi de grande importância para a indústria calçadista francana, no que se refere ao aspecto econômico.

Imbuídos no intuito de combater a inflação, estimular no país a entrada de dólares como forma de se obter um equilíbrio na balança comercial, uma vez que se encontravam diante de um quadro inflacionário que ultrapassava 80% ao ano, níveis altíssimos de volume de importações, logo no início de seu governo o presidente Castelo Branco lança o PAEG – *Programa de Ação Econômica do Governo*, restringindo o investimento em obras públicas e créditos ao setor interno, política extremamente recessiva para a indústria não voltada à exportação.

Paralelamente a essa política recessiva, como forma de

promover esse equilíbrio na balança comercial, esse plano incentivava os setores exportadores da indústria nacional através da abertura de créditos como forma de promover as exportações, aumentando a entrada de dólares no país.

A modernização e consolidação do parque industrial alavanca o desencadeamento de empresas subsidiárias à indústria calçadista, que produzirão os componentes para produção do calçado.

A indústria francana que até então, mesmo tendo atingido um patamar de desenvolvimento considerável, vivia um período de dificuldades para dar continuidade a esse crescimento. Busca através da abertura de linhas de créditos iniciar o processo de exportação de seus produtos, de acordo com as exigências do mercado internacional. Mesmo já tendo adquirido uma qualidade reconhecida nacionalmente, o calçado francano precisava se adaptar em relação aos modelos, tipos de fôrmas e técnicas de produção para agradar ao cliente estrangeiro, em especial o norte-americano, que se tornaria então o principal comprador do calçado francano.

Muito embora a entrada do calçado francano no mercado internacional tenha enfrentado inúmeras dificuldades devido à concorrência com os calçados da Itália, Japão e Coréia do Sul, entre outros, a indústria nacional tinha a vantagem de contar com um custo de produção menor em relação aos concorrentes, principalmente no que se refere à mão-de-obra. Esses fatores acabaram por favorecer o calçado brasileiro que teve uma aceitação positiva nesse mercado.

A partir de 1970, a empresa de calçados Samello realizava sua primeira exportação para os Estados Unidos, no caso, uma remessa de 17 mil pares, de acordo com Silva (1999, p. 59). Em 1971, a empresa de calçados Agabê registra sua primeira venda de calçados para a Alemanha, demonstrando a abertura do mercado para novas regiões do globo, marcando como positiva a adaptação ao mercado internacional, colocando Franca conhecida internacionalmente como pólo produtor de calçados de alta qualidade.

Esse crescimento considerável na indústria calçadista nos permite concluir que, essa indústria se desenvolveu de forma significativa durante as décadas de 1960 e 1970, aproveitando a política de créditos reaberta nos governos militares. A indústria calçadista francana inicia a década de 1980 com 367 estabelecimentos, um aumento de 78% em relação à década anterior, contando com 21.868 empregados. Passa a se projetar

como pólo industrial de extrema importância para a economia do município (quadro 2).

Ao analisar a trajetória do parque industrial calçadista de Franca constata-se uma evolução que acompanha as mudanças ocorridas no país a partir do final do século XIX e XX, se adaptando conforme a conjuntura política e econômica do país para que possa buscar sua consolidação. É uma indústria que conta como fator gerador a localização estratégica proporcionada pela estrada dos *goyases*, aliada à presença em abundância de matéria-prima e a influência da cafeicultura como atrativo de mão-de-obra, infra-estrutura e da ferrovia como fator de integração nacional em sua primeira fase de desenvolvimento.

Em sua segunda fase de evolução, a partir do século XX, sobretudo na década de 1920, essa indústria conta com o acúmulo de capitais vindos da própria indústria coureiro-calçadista, ou seja, basicamente do pequeno capital e do pioneirismo dos homens da época, como Carlos Pacheco de Macedo. Além de introduzir a produção mecanizada para a indústria local, indiretamente, disseminou essa indústria no município, uma vez que proporcionou as condições dentro da sua empresa para o treinamento de seus funcionários, adquirindo o conhecimento necessário para que, após a falência de suas empresas, adquirissem a maquinaria da mesma, dando novo avanço a essa indústria.

Como não poderia ser diferente, o fator político e econômico foi preponderante para a consolidação desse parque industrial, sobretudo a partir dos anos 50. Essa indústria passa a se desenvolver de acordo com a forma em que a política econômica do país é conduzida pelos governantes, uma vez que seu estágio de desenvolvimento já não permite mais uma evolução baseada apenas na acumulação de capital local, advindo da própria indústria, podendo por muitas vezes estar isenta das intempéries provocadas pela economia nacional ou internacional.

É amparada na política de créditos promovida por Vargas e, principalmente, em meados dos anos 60 que esse segmento industrial consegue obter o crédito necessário para a sua ampla modernização, adquirindo os atributos indispensáveis para sua inserção no mercado internacional, sendo reconhecida como a “*Capital Nacional do Calçado Masculino*”, adquirindo as condições necessárias para suportar as mudanças na conjuntura política, econômica e social pela qual passou o Brasil nas décadas subseqüentes a 1980.

O Pólo Calçadista de Franca – no final do Século XX e início do XXI

O município de Franca é um importante pólo calçadista nacional, diferenciando-se dos demais como o pólo do Vale dos Sinos, Birigui, Nova Serrana, entre outros. Isso se deve ao fato desse pólo ser um centro produtor especializado na fabricação de calçados masculinos de couro. A indústria de calçados do município de Franca, ao longo de sua desenvoltura, possibilitou o surgimento de diferentes atividades econômicas correlatas à fabricação de calçados, configurando em razão deste processo uma *aglomeração industrial*, a qual, por seu turno, aproxima-se segundo literatura econômica mais recente a de um *cluster*.

O perfil construído entre 1950 a 1960 se mantém, pois ligado ao processo de produção tem-se o desenvolvimento da *cadeia produtiva do calçado*. Ao longo da evolução de sua expansão manteve o modelo constituído por diferentes ramos das atividades econômicas intra-articulados entre si, tais como: curtimento e preparação de couros; fabricação de artefatos de borracha; adesivos e produtos químicos; fabricação de máquinas e equipamentos para calçados; fabricação de embalagens de papel e de papelão; matrizaria para a fabricação de solados de borrachas e outros; metalúrgica; serviço de transporte rodoviário de cargas; prestação de serviços de corte, pesponto, costura manual e acabamento; agenciamento de exportações; etc. Atrelados ao desenvolvimento da *cadeia calçadista*, outros setores passaram a se desenvolver como os setores de serviços e comércio varejista e atacadista.

Entretanto, a conjuntura que se instalou no país, a partir da década de 1990, principalmente entre os anos de 1995 e 1998, foi marcante para a indústria de calçados e para a economia do município de forma geral. Inúmeros fatores passaram a contribuir para a modificação do comportamento da principal atividade econômica do município, destacando:

- abertura comercial internacional no governo Collor;
- apreciação cambial, fruto da política de contenção à inflação do Plano Relatário no governo Itamar Franco; e
- redução das alíquotas de importação e elevação nas taxas de juros, no governo Fernando Henrique Cardoso;

Além disso, a concorrência do calçado sintético, do baixo poder aquisitivo da população o que, por sua vez, impacta em um

mercado interno de baixo consumo, forçaram as empresas calçadistas a adotarem medidas radicais para enfrentarem a nova conjuntura que se instalara no país. Diante de tal cenário, o processo de reestruturação da indústria local incorporou a transferência de etapas do processo de fabricação para os prestadores terceirizados, que passaram a assumir os custos do capital fixo – na forma de aquisição de máquinas e de instalações. O problema aumentou pela transferência da mão-de-obra direta para um modelo indireto, na qual o reflexo foi a perda de muitos direitos trabalhistas adquiridos, resultando na informalidade.

Isso pode ser facilmente verificado pelos dados fornecidos pelo quadro 3.

SETOR	1985	1990	1995	2000	2005
Agropecuária	187	241	887	910	1.184
Comércio	5.357	5.922	6.902	8.884	14.367
Construção Civil	645	968	1.269	1.400	1.102
Indústria	32.875	29.668	21.197	25.675	32.717
Outros/ignorados	182	2.114	161	0	0
Serviços	10.951	11.110	12.777	15.106	17.971
TOTAL	50.197	50.023	43.193	51.975	67.341

Quadro 3: Comportamento dos Postos de Trabalho no Município de Franca – 1985-2005

Fonte: LESSA, Márcio Benevides. Elaborado com base no Relatório Anual de Informações Sociais. Disponível no Ministério do Emprego e Trabalho.

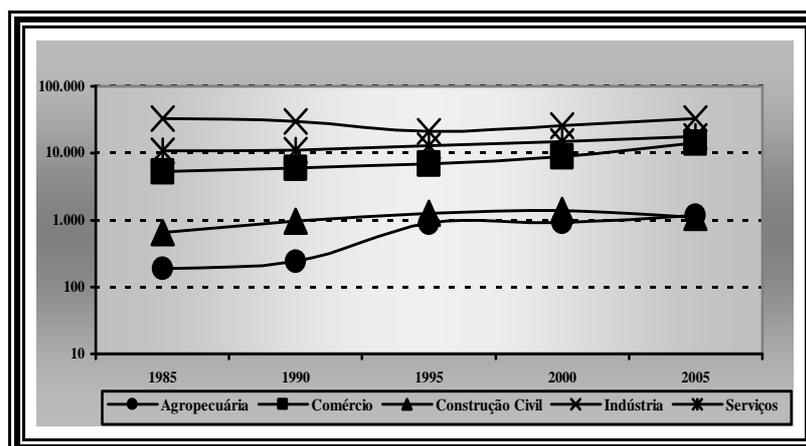


Figura 3: Gráfico do Comportamento dos Postos de Trabalho de Franca 1985 -2005

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do Quadro 3.

No ano de 1985, havia no município de Franca 32.875 postos de trabalhos no setor industrial. Em 1995, esse valor foi reduzido para 21.197 e, em 2005, os postos de trabalhos verificados no setor industrial chegaram a 32.717.

Em sentido antagônico, o número de firmas que atuam no setor industrial cresceu, conforme pode ser constatado no quadro 4.

SETOR	1985	1990	1995	2000	2005
Agropecuária	26	38	276	306	311
Comércio	892	1.257	1.735	2.247	3.241
Construção Civil	20	197	263	293	231
Indústria	615	1.182	1.272	1.732	2.534
Outros/ignorados	31	324	59	0	0
Serviços	738	765	1.163	1.561	1.916
TOTAL	2.322	3.763	4.768	6.139	8.233

Quadro 4: Comportamento da Evolução das Firms no Município de Franca – 1985-2005

Fonte: LESSA, Márcio Benevides. Elaborado com base no Relatório Anual de Informações Sociais. Disponível no Ministério do Emprego e Trabalho.

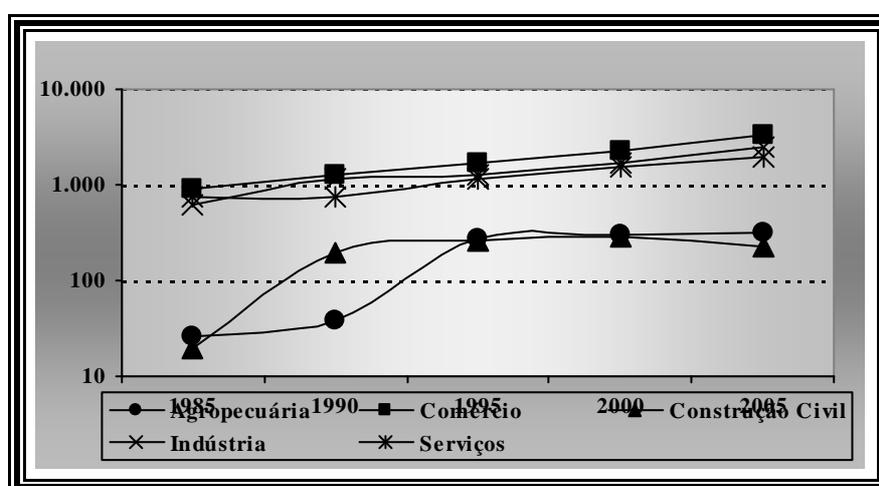


Figura 4: Gráfico do Comportamento da Evolução das Firms de Franca – 1985-2005

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do Quadro 4.

Em 1985, havia no município de Franca 615 empresas atuando no setor industrial. Em 1995, esse número mais que dobra, atingindo 1.272 firmas. De 1995 para 2005, o crescimento do número de empresas que atuam no setor industrial foi

vertiginoso, ou seja, verificou-se uma elevação de 99,21%. Em outras palavras, nesse período, o setor industrial quase dobrou o número de firmas em relação ao ano de 1995.

Embora tenha havido um crescimento no número de empresas que atuam no setor industrial, entre os anos de 1985 a 2005, não se pode afirmar que esse crescimento se deu por total no setor calçadista. Isso se deve ao desenvolvimento de novas atividades industriais, na qual algumas ainda se encontram em fase de estruturação, ou seja, são firmas que iniciam suas atividades por empreendedores que apostam em outros setores da atividade industrial.

As mudanças que se verificam no sistema econômico do município de Franca trazem consigo pressões aos setores essenciais da sociedade local. Por ser sede de Região Administrativa (RA), o município contempla inúmeros produtos públicos a serem ofertados aos demais municípios da RA.

Sendo assim, o município de Franca funciona como cidade *centro* tendo ao seu redor inúmeros municípios *periférico*, os quais enviam contingentes populacionais para trabalharem, estudarem, promoverem tratamento de saúde, entre outros. Muitos desses indivíduos acabam por se transferirem definitivamente para Franca.

O quadro 5 pode exemplificar melhor o comportamento demográfico, entre os anos de 1985 a 2005.

POPULAÇÃO	1985	1990	1995	2000	2005
Pré-produtiva	58.041	69.239	75.515	79.093	80.875
Produtiva	119.342	147.307	173.180	198.194	226.311
Pós-produtiva	4.522	5.836	7.650	9.875	12.392
TOTAL	181.905	222.382	256.345	287.162	319.578

Quadro 5: Evolução da População do Município de Franca – 1985-2005

Fonte: LESSA, Márcio Benevides. Elaborado com base nos dados sobre demografia da Fundação Seade.

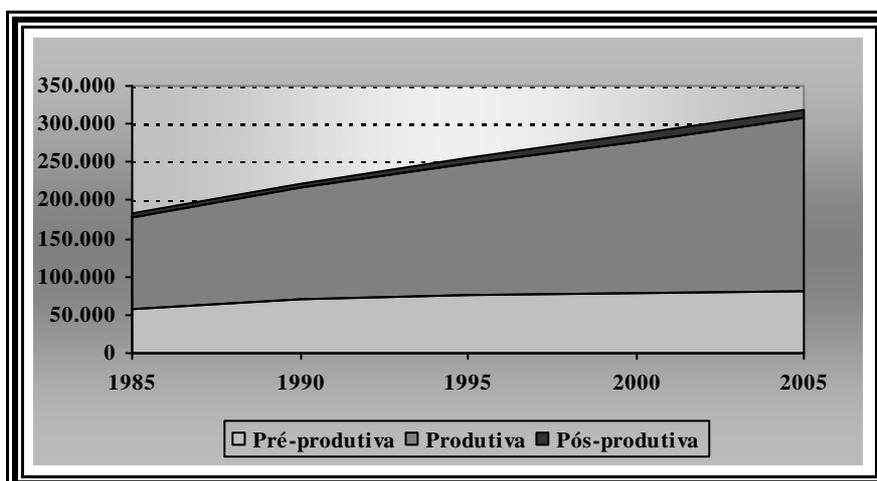


Figura 5: Gráfico do Comportamento da Evolução da População de Franca – 1985-2005

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do Quadro 5.

O crescimento demográfico visualizado retrata um crescimento da população maior do que o crescimento dos postos de trabalho. O quadro 6, ilustra essa diferença.

ITEM	1985	1990	1995	2000	2005
População produtiva	119.342	147.307	173.180	198.194	226.311
Postos de trabalhos	50.197	50.023	43.193	51.975	67.341
DIFERENÇA	69.145	97.284	129.987	146.219	158.970

Quadro 6: Diferença entre a População Produtiva e os Postos de Trabalho de Franca – 1985-2005

Fonte: LESSA, Márcio Benevides. Elaborado com base no Relatório Anual de Informações Sociais e dados sobre demografia da Fundação Seade.

Há de ressaltar que dadas as especificidades da formação histórica, cultural, social, política e institucional do município de Franca, este possui uma ocupação territorial extremamente horizontal, o que, por sua vez, implica em elevados custos dos serviços públicos essenciais como fornecimento de água, energia elétrica, telefonia, transporte coletivo, entre outros. Associada a esta característica tem-se o relevo colinoso e a presença de voçorocas, o que dificulta em muito a ocupação deste espaço.

Análise Espacial da Evolução de Franca – Um Olhar Sobre o Urbano no Século XXI

Franca está localizada numa região que se caracteriza pela forma de um altiplano, conhecido localmente como Planalto de Franca. Este, por sua vez, faz parte da Bacia Sedimentar do Alto Paraná em sua porção oriental. Vieira (1978, p. 7) afirma que esta região assenta-se em área transaccional tanto nas formas de relevo - os chapadões areníticos basálticos, quanto nos sistemas ecológicos, pedológicos, biogeográficos, assim como em sua história de povoamento.

Neste espaço atuam cursos d'água que cortam arenitos e basaltos, o que propiciou na esculturação do relevo da área urbana, um perfil ondulado conhecido na região com o nome de colinas de Franca.

A análise da hidrografia conjuntamente com a morfometria comparada com o zoneamento de uso do solo da zona urbana, mostra que a expansão da malha urbana de Franca vem ocorrendo numa região de captação de nascentes, formadoras do Ribeirão dos Bagres, cujo curso corre no sentido Nordeste-Sudoeste. Este é formado pelos Córregos dos Bagres, Cubatão e Espraiado, com suas nascentes localizadas no espigão principal Norte-Sul, apresentando ramificação Oeste-Leste. Esta região está sendo delineada pelo trabalho de esculturação desta rede local. Portanto, as cabeceiras destes córregos estão situadas em cotas altimétricas a partir de 1.030 metros de altitude, vindo a definir as maiores elevações do relevo da zona urbanizada. No topo do Planalto de Franca o espigão chega a atingir altitudes maiores que 1.050 metros, sendo que este ponto culminante localiza-se no Jardim Brasilândia.

Este espigão desempenha um papel de divisor de águas entre os rios Sapucaí e Grande

do tipo radial, se considerarmos o conjunto dos córregos que nascem na periferia desta parte mais elevada, correndo para N, E e W em direção ao Canoas e Sapucaí, enquanto os Córregos dos Bagres, Cubatão e Espraiado se dirigem para o SW, formando o Ribeirão dos Bagres. Se considerarmos somente as bacias dos Córregos – Bagres e Cubatão, podemos classificar a drenagem como dendrítica, passando em alguns trechos a paralela, o que significaria estar relacionada às diaclases tectônicas. (VIEIRA, 1978, p. 83).

As bacias hidrográficas dos Córregos dos Bagres, Cubatão e Espriado, principais cursos d'água que cortam a área urbana, encontravam-se, em 2005, totalmente ocupadas pela expansão da cidade de Franca.

Nesta área urbanizada, os fundos dos vales foram adaptados e transformados em corredores de circulação viária. Como exemplo, podemos citar a avenida Dr. Ismael Alonso Y Alonso, no Córrego Cubatão; a Avenida Dr. Hélio Palermo, no Córrego dos Bagres, e Avenida Dr. Adhemar Pollo Filho, no Córrego do Espriado. Por sua vez as encostas dos vales, por apresentarem desníveis acentuados, dificultaram mas não impediram a construção das vias de circulação e implantação da infra-estrutura urbana.

Em um estudo sobre a zona urbana de Franca, na década de 1970, fez-se um levantamento que contabilizou o número das boçorocas na área da bacia do Ribeirão dos Bagres, chegando a mapear 17 no Córrego dos Bagres e 7 no Córrego Cubatão (VIEIRA, 1978, p. 4). Nos dias atuais a maior parte destas boçorocas foi absorvida pela expansão urbana, o que não acontecia na época. Devido a isto, há um grande número de áreas de risco, principalmente na margem direita do Córrego dos Bagres, no espaço ocupado, nos dias atuais, pelos bairros Parque São Jorge, Vila Guilherme, Vila Formosa, Jardim Samello III, Parque Boa Vista, Jardim Samello, Vila Nicácio e Vila Molina.

Neste estudo a autora escreveu

ao examinarmos a planta da cidade, o fato que mais sobressai é a existência de áreas totalmente inaproveitadas tanto na parte central como nos bairros, devido às voçorocas, que interrompem bruscamente as ruas, isolando os bairros entre si e constituindo obstáculos naturais para o processo de expansão homogênea e normal do organismo urbano (VIEIRA, 1978, p. 1).

Embora esta descrição tenha sido feita na década de 1970, espelha a realidade dos dias atuais, pois o quadro urbano continua a apresentar os mesmos problemas, só que agravados pela expansão urbana que envolveu e extrapolou estas áreas problemáticas, acentuando a descontinuidade do organismo urbano. Associada às boçorocas, nota-se a grande concentração da

rede hidrográfica de hierarquia de menor porte, que também desempenhou um entrave ao crescimento urbano contínuo, pois a cidade cresceu ao redor destas micro-bacias e, como consequência, vem sofrendo com mais esta descontinuidade em ruas, avenidas e na mancha urbana. Em trabalho de campo nos bairros novos e periféricos constatou-se que estes pequenos cursos d'água são transformados em depósitos clandestinos do lixo urbano, além de servirem de canais coletores da poluição hídrica da cidade e coletores dos dejetos humanos, o que agrava ainda mais o impacto ambiental da mancha urbana.

Outro aspecto a ser analisado é o da morfologia da zona urbana, que ressalta o grande número de colinas. Franca desenvolveu-se por sobre uma região localizada no topo do Planalto de mesmo nome, classificado como sendo de um relevo colinoso, que apresenta colinas suavemente onduladas, pois a amplitude altimétrica das encostas oscila em até 50 metros em suas vertentes convexas. Como exemplo, pode ser citada a Colina da Santa Rita, cujo desnível entre o topo e o fundo do vale, por onde corre o Córrego Cubatão, assinala uma diferença altimétrica de 50 metros. Aí se desenvolveram os bairros: Vila Scarabucci, Vila Santa Cruz e Bairro São José.

O desnível do terreno da zona urbana varia de 1.050 a 910 metros, podendo atingir menores cotas na porção Sul-Sudeste, Sudoeste e Oeste, nas regiões correspondentes as bacias hidrográficas do Ribeirão do Macaúba; Ribeirão dos Bagres e do Córrego do Engenho Quebrado, respectivamente. Portanto, a amplitude altimétrica da mancha urbana é da ordem de 140 metros. Esta diferença de altitude é perceptível para quem vem do Bairro Jardim Brasilândia, na Zona Leste, e caminha em direção à Sudoeste, onde se localiza a confluência dos Córregos dos Bagres e Cubatão, quando então formam o Ribeirão dos Bagres. Deste ponto em diante o vale apresenta uma altitude, em seu leito fluvial, na ordem de 910 metros.

Buscando uma melhor compreensão do relevo da área de estudo, recorre-se à divisão da zona urbana em duas porções, a Oeste e a Leste de uma linha divisora Norte-Sul, traçada por sobre o núcleo central urbano. Assim, esta linha divisória passaria por sobre a região da Colina Central na área da Catedral e Jardim Nossa Senhora da Conceição. A partir desta divisão fica nítida a distribuição das maiores cotas altimétricas na porção Norte, Nordeste e Leste, e as menores

altitudes para o Oeste, Sudoeste e Sul.

Embasando-se nesta subdivisão, confirma-se que é na segunda área espacial, ou seja, Oeste/Sudoeste/Sul, que se alojam as principais bacias de drenagem da zona urbana de Franca, cujo trabalho de esculturação do relevo contribuiu para que aí se delineassem as menores altimetrias. Devido a esta característica, ao analisarmos a expansão urbana em 2007, percebe-se que a mesma vem procurando ocupar as cotas altimétricas até 950 metros, o que possibilita desenhar o traçado de uma franja urbana que ondula no mesmo sentido desta cota, evitando, portanto, os vales fluviais encravados em menores altitudes. Como exemplo deste fato observado pode-se citar o traçado do Distrito Industrial e bairros Jardim Efigênia, Jardim Dermínio, Vila Rezende, Vila Pedigoni, Jardim Tangará, Vila Sebastião, Parque Universitário e Morada do Verde, todos na Zona Oeste, e na Zona Sul a construção das dependências do Aeroporto, do Jardim Aeroporto e Jardim Santa Bárbara.

Com já dito, é na cabeceira dos Córregos dos Bagres, Cubatão e Espriado que estão localizadas as cotas altimétricas de maiores altitudes, correspondendo ao espigão que ocupa toda a porção leste da mancha urbana.

Com a divisão da cidade em Zonas Urbanas, é a Zona Leste que concentra as maiores altitudes, abrangendo bairros como o Jardim Panorama, Jardim Paulistano, Jardim Brasilândia, Prolongamento do Jardim Brasilândia, Jardim do Éden, Jardim Palma, Jardim Paraty, Parque Franville. O espigão, ao adentrar na Zona Norte, dá continuidade ao altiplano, o que mantém a mesma característica de relevo mais elevado. Nesta área desenvolveram-se os seguintes bairros: o Prolongamento do Jardim Ant. Petrágria, Residencial Nova Franca e o Samel Park, entre outros.

O topo deste espigão com 1.030 metros, serviu como eixo de deslocamento viário com a construção da Avenida Adhemar de Barros e Avenida Eufrásia Monteiro Petrágria, as quais ligam a Zona Leste, Central e Norte.

É possível delimitar a área de ocorrência espacial das três principais colinas da cidade de Franca. São localmente conhecidas como Colina da Estação, Central e da Santa Rita, com cotas altimétricas que variam de 1.010, 1.000 e 1.020 metros de altitude, respectivamente. Estas colinas são esculturadas pela rede de drenagem dos Córregos dos Bagres, Cubatão e Espriado, que ao trabalharem seus vales criaram desníveis entre o topo e fundo do vale,

Considerações Finais

O espaço local não é apenas um espaço de produção e de consumo, mas um espaço de reprodução. É um espaço construído a partir da integração de grupos e classes sociais, que no bojo das relações mais amplas e antagônicas produziram mudanças nas formas de consumo e de ocupação do espaço físico sem, contudo, promover a modernização da própria sociedade.

Sendo assim, cabe ao setor público, em consonância com o setor privado, buscar a harmonia entre o desenvolvimento da sociedade, através do desenvolvimento dos setores produtivos mais relevantes, bem como aqueles nascentes que possam resultar em atividades de agregação de valor local, com as atividades sócio-culturais e com o equilíbrio do espaço geográfico.

A interação entre o espaço, o demográfico e o econômico culmina com a estrutura de um sistema econômico local, onde os seus agentes são responsáveis pelo seu desenvolvimento. Sendo assim, as preocupações quanto ao desenvolvimento econômico e a ocupação do espaço físico passam a ser uma tormenta às lideranças locais, pois ao mesmo tempo em que se faz necessário promover o crescimento e gerar empregos, também se faz necessário cuidar do espaço, evitando a proliferação de bairros residenciais em áreas de riscos, entre outros.

GIOMETTI, A. B. R.; BRAGA FILHO, H.; LESSA, M. B.; PEREIRA, W. D. Franca: a relação entre a expansão urbana e a consolidação do Parque Industrial. *Serviço Social & Realidade* (Franca), v. 16, n. 1, p. 28-57, 2007.

- *ABSTRACT: The emergence of the municipal district of Franca and its evolution go from the agricultural activity until the industrial phase. During that period the historical events harnessed to the geographical position contributed to the current profile of this municipal district. The problems become evident impelling the population and the public power look for solutions. This way, this article shows, in a synthetic way, the evolution of the growth of the urban space, the industrial evolution and calls the attention to the geographical subjects as a whole.*
- *KEYWORDS: Franca; urban expansion; industrialization.*

Referências

ACIF. Associação Comercial e Industrial de Franca. *Banco de Dados 1989*. Franca/SP, 1990, p. 31.

ANTÔNIO, E. M. M. A Anselmada: uma rebelião armada em Franca. In: COELHO, Hercília Mara Facuri (Coord.). *Histórias de Franca*. Franca: UNESP – FHDSS, Amazonas Prod. Calçados S/A, 1997. p. 15-46 (História Local, 4).

BARBOSA, A. S. *Empresário Fabril e Desenvolvimento Econômico: Empreendedores, Ideologia e Capital na Indústria do Calçado. (Franca 1920-1990)*. 2004. 285f. Tese (Doutorado em Sociologia) Faculdade de Ciências e Letras Universidade Estadual Paulista, Araraquara, São Paulo, 2004.

_____. *Política e Modernização em Franca: 1945-1964*. 1. ed. Franca: Ed. UNESP, 1998.

BENTIVOGLIO, J. C. *Os dois corpos da cidade: a constituição do espaço urbano de Franca no século XIX*. Franca: UNESP, 1997b, 166p. (Dissertação de Mestrado) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social.

_____. *Trajetória urbana de Franca: Centro (1805-1995)*. Franca: Prefeitura Municipal de Franca/Fundação Mário de Andrade, 1996, 130p. (3 Concurso de Monografias de História de bairros de Franca).

_____. *Igreja e Urbanização em Franca: século XIX*. Franca: UNESP-FHDSS: Amazonas Prod. Calçados S/A, 1997, 176p. (História Local 8).

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Industrial de 1960 do Estado de São Paulo*. Rio de Janeiro, 1965. p. 44-45. (VII Recenseamento Geral do Brasil, v. 3, t. VI, Série Regional).

_____. *Censo Industrial de 1970 do Estado de São Paulo*. Rio de Janeiro, 1974. p. 50-53. (VIII Recenseamento Geral do Brasil, v. IV, t. XVIII. Série Regional).

BRASIL. *Censo Industrial de 1980 do Estado de São Paulo*. Dados Gerais. Rio de Janeiro, 1984. p. 18-19. (IX Recenseamento Geral do Brasil, v. 3, t. 2, 1 parte).

_____. *Censos Agrícola, Industrial, Comercial e dos Serviços do Estado de São Paulo em 1940*. Rio de Janeiro: IBGE, 1950, p. 486.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censos Industrial, Comercial e dos Serviços do Estado de São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE, 195 (VI Recenseamento Geral do Brasil, v. XXV, t. 3, Série regional).

BRIOSCHI, L. R. et al. *Entrantes no Sertão do Rio Pardo*. O povoamento da freguesia de Batatais – séculos XVIII e XIX. São Paulo: CERU, 1991, 293p.

BRIOSCHI, L. R. Fazendas de Criar. In: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lúcia Reis (Orgs.) *Na estrada do Anhanguera*. Uma visão regional da história paulista. São Paulo: Humanitas FFLCH-USP, 1999, p. 56-89.

CAMPANHOL, E. M. A globalização e a economia microrregional revisada: o caso de Franca. In: OLIVEIRA, Lélío Luiz de (Coord.). *Trilhas econômicas: Franca – passado e presente*. Franca: FACEF, 1999, p. 43-74. (Série cidade, 2)

CANÔAS, J. W. *Nas Pegadas dos Sapateiros*. Os Sindicatos de Franca, SP. 1.e. Franca: Ed. UNESP, 1993.

COUTINHO. A. C. Origem e Evolução da Indústria Calçadista Francana. Disponível em: <http://www.sindifranca.org.br/historico.htm>. Acessado em 07/07/2005.

EGAS, E. (Org). *Os Municípios Paulistas*. (Seção de Obras D'O Estado de São Paulo). Publicação Oficial. 1925, p. 671-705.

FOLLIS, F. *Modernização no Interior Paulista: o poder público municipal e a transformação do espaço urbano de Franca (1890-1940)*. Franca: UNESP, 1999 (Dissertação de Mestrado – Faculdade de História, Direito e Serviço Social), 165p.

LIMA, C. C. *A construção da cidade*. Franca – século XIX. Franca: UNESP-FHDSS, Companhia Açucareira Vale do Rosário, 1997, 106p. (História Local, 3).

NAVARRO, V. L. A origem da indústria de calçados de couro em Franca/SP. Franca: UNESP-FHDSS, *Estudos de História*, v. 6, n. 1, p. 37-53, 1999.

OLIVEIRA, L. L. A economia de subsistência do Centro-Sul do Brasil (século XIX). In: OLIVEIRA, Lélío Luiz de (Coord.). *Trilhas econômicas: Franca – passado e presente*. Franca: FACEF, 1999, p. 13-41 (Série cidade, 2).

OLIVEIRA, L. L. de. As transformações da economia na região de Franca/SP no século XIX. Franca: UNESP-FHDSS, *Estudos de História*, v. 3, n. 1, p. 53-78, 1996.

_____. *As transformações da riqueza em Franca no século XIX*. Franca: UNESP-FHDSS, (Dissertação em História), 1995, 212p.

_____. A Construção da Riqueza. In: COELHO, H. M. F (Org.). *Histórias de Franca*. Franca: UNESP, 1997, p. 49-69.

SÃO PAULO. Governo Municipal de Franca. *Plano de desenvolvimento integrado de Franca – diagnóstico*. Franca: SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, 1973.

SILVA, A. M. V. M. As indústrias Calçadistas de Franca nos Anos 70. *Estudos de História*, Franca, v. 06, n. 01, p. 55-66, jun. 1999.

TOSI, P. G. *Capitais no Interior: Franca e a História da Indústria Coureiro-Calçadista (1860-1945)*. 1. ed. Franca: UNESP, 2002.

_____. Cultura do café e cultura dos homens em Franca: a influência da ferrovia para a sua urbanização. Franca: UNESP-FHDSS, *Estudos de História*, v. 5, n. 2, p. 113-148, 1998.

VIEIRA, N. M. *Estudo Geomorfológico das Boçorocas de Franca, SP*. Franca: 1978, Doutorado (Geografia). Franca: UNESP / Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Franca – SP. Instituto de História e Serviço Social, 226p.

VILHENA, M. I. F. A Indústria de Calçados em Franca. *Revista da Faculdade de Filosofia de Franca*, Franca, v. 01, n. 02, p. 61-86, dez. 1967.

Artigo recebido em agosto/2007. Aprovado em setembro/2007