

RESENHA:

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Indústria, ordenamento do território e transportes**: a contribuição de André Fischer. São Paulo: Expressão Popular, 2008. 160 p.

Paulo Fernando Jurado da Silva¹
Eliane Carvalho dos Santos²

André Fischer, ao longo de sua carreira, foi diretor do centro de pesquisas sobre a indústria e o ordenamento na universidade Paris I e foi também o titular da cadeira de J. Monnet: "Geografia da Europa".

O livro em análise pôde ser lançado oficialmente no Brasil quando da vinda de Fischer, em 2009, na Universidade Estadual Paulista em Presidente Prudente e na Universidade Federal do Paraná em Curitiba.

A organização do livro foi uma iniciativa conjunta de Eliseu Savério Sposito e Olga Lúcia Castreghini de Freitas Firkowski. Esses pesquisadores possuem vinculação, no que concerne à sua formação e em contatos constantes, com a França e, principalmente, com a Universidade de Paris, pois ambos realizaram pós-doutorado nesse país.

Tanto Firkowski quanto Sposito vêm trabalhando na temática da indústria e tomando contato com a obra de Fischer. Isso levou ao livro ser organizado e traduzido por eles com o objetivo de tornar o autor mais bem conhecido no Brasil. Com isso, seu referencial teórico poderá ser mais divulgado por se tratar de obra que representa importante e qualificada contribuição para a Geografia Econômica.

Foram traduzidos textos de diferentes teores conceituais e momentos da carreira acadêmica de Fischer que versam sobre o assunto de três temáticas, para a compreensão geográfico-econômica do território, a saber: I) indústria; II) ordenamento do território; e III) transportes. Os textos, que seguem esses blocos de articulação, referem-se a trabalhos que apresentam similaridade temática e estão relacionados à discussão direta deles.

O tratamento de temas ligados ao fato industrial e sua relação com o espaço geográfico é uma das contribuições mais importantes da obra do professor André Fischer. A primeira parte do livro que trata da indústria possui cinco textos: "A propósito da evolução da Geografia Industrial na França", "Os efeitos geográficos das novas tecnologias. Abordagem geral", "Zonas industriais e estratégias econômicas e espaciais", "A empresa e o território" e "Estratégia de desenvolvimento das coletividades e estratégias industriais das firmas: reflexões a propósito da pertinência da escala local".

Nesses textos, a análise do autor gira em torno de questões centrais que podem ser resumidas para se apreender as idéias mais importantes dos artigos. Por isso, optou-se, para essa parte do livro, sintetizar essas informações e descrevê-las em seu sentido amplo, sem a necessidade de subdivisão entre os títulos, pois em todos os textos há similitude conceitual.

Desse modo, cumpre salientar que no decorrer do século XX os setores econômicos passaram por modificações que atingiram proporções mundiais a partir da intensificação da multinacionalização de capitais, no movimento posterior à Segunda Guerra. Na esteira desse processo, o setor produtivo passa por mudanças devido às estratégias das grandes corporações, em busca de novos lugares de realização da produção (extração de mais-valia nos ambientes periféricos) e novos mercados.

O intenso desenvolvimento tecnológico nos campos da logística, telecomunicações e os investimentos em P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) quebraram as barreiras para a mundialização do capital produtivo, ao passo que o capital financeiro expandiu sua flexibilidade fixando suas praças de negociação em pontos estratégicos ao redor do globo e proporcionando a integração da economia e impactando na inserção de países e territórios, diante da divisão internacional do trabalho.

Os textos deixam clara a necessidade de compreender as transformações do setor industrial, retratando a transição do modelo fordista (ilustrado pela potência da grande indústria) para o modelo flexível, caracterizado por outras relações, pelo forte papel da tecnologia e pela importância cada vez mais valorizada das PME-PMI (Pequenas e Médias Empresas e Pequenas e Médias Empresas Industriais), em um contexto em que o valor do desenvolvimento endógeno é ressaltado e as coletividades devem criar estratégias para a atração das atividades econômicas.

A atenção para a dinâmica endógena como motor para o desenvolvimento local ocorre à medida que as instituições se modificam. A grande indústria passa por uma mudança paradigmática, proporcionada pelo triunfo da Terceira Revolução Industrial, tendo o desenvolvimento da robótica e de outros processos de produção poupadores de mão-de-obra como impulsionadores.

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente e bolsista da FAPESP. Endereço eletrônico: pfjurado@uol.com.br

² Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente e bolsista do CNPq. Endereço eletrônico: elianegeounesp@yahoo.com.br

Além disso, Fischer enfatiza que, com as transformações tecnológicas, novas lógicas locacionais das grandes indústrias são lançadas como estratégia competitiva, a partir da cisão territorial entre as atividades produtivas – as ditas banais das empresas – que se deslocaram para a periferia mundial. Nessas atividades o peso da mão-de-obra é maior nos custos globais da produção, sendo vantajosa a instalação dos estabelecimentos nos países com mão-de-obra barata e pouco qualificada, algo que não se exige muito para essas atividades ao passo que as atividades de gestão e P&D, que implicam em pessoal qualificado e alto padrão de investimentos continuara a privilegiar sua localização nos países de origem desses capitais e nos principais centros urbanos, proporcionando uma segregação dos territórios nas escalas locais, nacionais e mundial; forjadas a partir dessa nova lógica de acumulação.

A emergência das novas tecnologias passa, então, a ser considerada como elemento fundamental nas estratégias de desenvolvimento. Na esteira desse processo, as indústrias de alta tecnologia se expandem em áreas metropolitanas e na forma de tecnopolos com suas atividades ligadas às redes internacionais, transformando essas localidades em espaços especializados no setor de serviços, financeiros e atividades nobres; algo que reforça a lógica da desconcentração industrial e da cisão entre atividades produtivas e periprodutivas.

Diante disso, a força de trabalho é segmentada com o requisito de trabalhadores qualificados e flexíveis para as indústrias efetuarem suas atividades nobres e, por outro lado, ocorre a busca por trabalhadores pouco qualificados e mais baratos para as atividades banais.

Todos esses processos que afetam os espaços de localização dos estabelecimentos, dos serviços financeiros e a segmentação da mão-de-obra, acentuam as clivagens qualitativas e reforçam as desigualdades entre os territórios.

Por isso, a “alternativa” encontrada está nos processos de adaptação diante do novo paradigma industrial, colocando-se como lugares possíveis de realização da produção, criando uma “parceria” entre coletividades locais, Estado e empresas, principalmente as micro e pequenas.

As empresas, as coletividades locais e o Estado vão oferecer elementos essenciais para os problemas colocados como a crise, a disseminação da produção e a mundialização, bem como para o desenvolvimento local.

Assim, as empresas (na lógica capitalista atual) devem atuar no sentido de criar empregos, inovar e favorecer o desenvolvimento socioeconômico com o reinvestimento dos capitais no local. As coletividades locais devem proporcionar um ambiente territorial favorável aos negócios, especializando sua mão-de-obra e oferecendo infra-estrutura para viabilizar a instalação e o sucesso dessas empresas. Já o Estado, atua na difusão de P&D e no auxílio às coletividades locais para criar territórios atrativos para os investimentos privados.

Além disso, Fischer coloca em cena os conflitos e as contradições desses interesses que, num primeiro momento, parecem convergir, mas que se analisados a fundo apresentam pontos divergentes sobre onde cada um dos atores envolvidos pretende chegar.

Ao longo dos textos, o professor Fischer aponta que ao lançar mão de estratégias econômicas e espaciais para o setor industrial, o Estado e as coletividades locais acentuam a segregação e a seleção espacial, criando amenidades para os riscos das atividades produtivas e transferindo parte desses para os contribuintes que, em muitos casos, não recebem a contrapartida social esperada das empresas.

Esse é o motor da competição entre lugares que passam a aceitar as condições impostas pelos empresários a fim de receber seus investimentos, ao passo que esses buscam os ambientes em que possam ter mais benefícios para mais competitividade, pois o território é ressaltado como um fator estratégico para o desenvolvimento.

Desse modo, o autor problematiza a questão do desenvolvimento local e o papel dos agentes nesse processo, considerando a importância das teorias acompanharem o movimento da realidade.

Além desses fatores, a obra de Fischer, representada aqui pelos textos selecionados para essa coletânea, traz outros debates e questões que compõem essa complexa relação entre indústria, Estado e território, o que a configura como um importante referencial teórico para apreender essas dinâmicas, marcadas pelas transformações do modo de produção capitalista, ordenamento do território e transportes.

Com isso, analisando a segunda parte do livro que aborda o ordenamento do território, observa-se a presença de quatro textos, procurando-se entender a temática do projeto social e seus objetivos ao longo do tempo. No primeiro deles, denominado “Tempo e ordenamento do território: algumas reflexões” argumenta-se sobre a relação entre tempo e ordenamento do território, fundamentando-se em considerações sobre as heranças do passado, articulações entre passado e futuro, ordem e causalidade; desdobrando-se tais concepções em um esquema de relações mais complexo entre o espaço e o tempo. Além disso, explicita-se que há uma diferenciação entre as dimensões econômicas e sociais, apresentando estas, distintos tempos.

O segundo texto, “Da especificidade do ordenamento do território”, enfoca a questão do planejador, bem como seus objetivos, preocupações e métodos de intervenção espacial. Nesse sentido, é exposto que o ordenamento do território não deve ser compreendido pelo falso e estéril debate que o enquadraria entre a arte ou a ciência. Para expor as possibilidades de ordenamento, o autor se remete a

três eixos explicativos, ou seja: I) construir um conjunto de residências; II) implantar uma fábrica; III) criar uma infra-estrutura de transporte.

Nessa concepção, o espaço não é indiferente e se encontra em transformação e quando se pensa em ordenamento, deve-se vinculá-lo à intervenção. Foi isto que ficou demonstrado no documento “A propósito do espaço de intervenção dos planejadores”. Ademais, vale ressaltar que o espaço de intervenção também contém suas contradições e, nesse caso, o planejamento assume um posicionamento importante na produção da justiça social.

O quarto texto, “A propósito da formação dos planejadores”, está organizado em três pontos principais, ou nas palavras do autor: *a) da planificação ao ordenamento; b) sobre o espaço de intervenção; c) da especificidade do ordenamento*. Nesse trabalho, distingue-se a planificação e o ordenamento, em razão dos problemas econômicos que afetavam a Europa na década de 80 do século XX. Porém, é preciso levar em consideração que o ordenamento deve ser compreendido por métodos próprios de intervenção e, nesse intuito, a planificação possui um objeto próprio em um espaço de intervenção.

Por outro lado, com uma natureza de tratamento teórico diferenciada, a parte três do livro aborda os transportes e, para tanto, reúne duas reflexões de natureza diversa, sendo que a primeira é denominada “Transporte e localização industrial” e, a segunda, “Os portos marítimos: tentativa de classificação”.

A primeira descreve a revolução técnica e a incorporação dela no setor de transportes possibilitaram uma maior difusão espacial da indústria, ganhando maior flexibilidade na instalação de novos estabelecimentos. Se os custos de transportes são altos, as empresas tendem a se concentrar espacialmente, caso contrário, podem se tornar mais dispersas. Assim, o transporte influencia na instalação industrial e descreve como, paulatinamente, o mesmo foi se transformando, elucidando, nesse cenário, a ferrovia, o transporte marítimo, o oleoduto e o gasoduto.

Já a segunda reflexão (último texto da parte de transportes) foi organizada no sentido de classificar os portos quanto ao seu sítio (estuário ou baía); porto e situação (entendimento dinâmico da realidade, inserindo-se a reflexão sobre a economia, a técnica etc.); porto e movimento marítimo (abordando as mercadorias e as estatísticas); porto e função econômica que depende das atividades ali desempenhadas; e, por fim, porto e espaço de atividade, ou seja, a sua área de abrangência (local, regional supra-regional).

Por fim, vale lembrar que o livro apresenta subsídios para a discussão geográfica da economia e do espaço. Entretanto, é preciso ressaltar que a abordagem do autor centrou-se, sobretudo, na França, muito embora haja fenômenos que podem ser compreendidos em suas conexões em escala global. Se incorporado à interpretação da realidade brasileira, deve-se ter a devida cautela para não importar “fenômenos” que são restritos ao universo europeu, pois o contexto brasileiro, por exemplo, é diferenciado, se comparado a um país dito desenvolvido. Portanto, conclui-se que a obra é válida para o debate da Geografia Econômica e para temas relacionados ao planejamento, pela perspectiva do ordenamento do território, para a indústria e aos transportes.