

O USO DO TERRITÓRIO POR GRANDES EMPRESAS E A DINÂMICA DOS LUGARES: A EMBRAER EM GAVIÃO PEIXOTO-SP

Mirlei Fachini Vicente Pereira

Mestre em Geografia pela UNESP - Rio Claro
Professor do curso de Geografia
Universidade Federal de Viçosa-MG
mirleipereira@yahoo.com.br

Samira Peduti Kahil

Profa. Dra. Departamento de Planejamento Territorial e Geoprocessamento
Programa de pós-Graduação em Geografia
UNESP - Rio Claro

RESUMO

O trabalho tem por objetivo elucidar como os lugares são redefinidos pela ação das grandes empresas. São destacados o exemplo da Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A) e as transformações ocorridas no município de Gavião Peixoto-SP, após a instalação de uma nova unidade da empresa no lugar.

Palavras-chave: Grandes empresas, transformação territorial, lugar, normas.

THE USE OF THE TERRITORY BY GREAT COMPANIES AND THE DINAMIC OF THE PLACES: THE EMBRAER IN GAVIÃO PEIXOTO-SP

ABSTRACT

The aim of this paper is to elucidate the transformation from the places by the actions of the great companies. For that, we outstanding the example of Embraer (Aeronautical Brazilian Company) and the transformations happened at the municipal of Gavião Peixoto-SP, Brazil, after the installation of a new unit of the company in the place.

Key-Words: Great companies, territorial transformation, places, norms.

INTRODUÇÃO

A história dos lugares é definida a partir da efetivação das possibilidades que o mundo lhes oferece, ou seja, a efetivação de um conjunto de ações, que por sua vez tornam-se materializadas no território. Assim, ainda que o território seja povoado por distintas ações e objetos, e que todos estes influenciem o seu funcionamento, a sua configuração é determinada sobremaneira por um conjunto de agentes (e de ações) mais proeminentes.

Nesse sentido, a orientação do uso do território se revela por vezes direcionada por um grupo seletivo de agentes, em determinada circunstância de tempo e espaço. No período atual, podemos destacar as grandes empresas como exemplo de agentes que acabam por (re)funcionalizar os lugares segundo as suas necessidades.

Recebido em 13/04/2005
Aprovado para publicação em 26/04/2005

O uso do território pela Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.) exemplifica este fenômeno, que pode ser observado através das práticas da empresa no município de Gavião Peixoto, no interior do estado de São Paulo.

Ao procurar um local para a instalação de uma nova unidade produtiva que envolveria, segundo a empresa, a contratação de três mil empregos diretos num período de dez anos para as atividades de fabricação de peças e montagem final dos aviões do segmento militar (aviões de defesa) e corporativo (jatos particulares), uma pista de pouso e decolagem especial para testes com cinco quilômetros de extensão, onde os produtos são avaliados e homologados, e ainda um condomínio industrial que pudesse receber empresas estrangeiras que participam da sua rede, a Embraer empreende um novo projeto técnico no município de Gavião Peixoto, que viabiliza um melhor meio de realizar a sua produção.

O município de Gavião Peixoto, que conta com cerca de 4.120 habitantes (Censo 2000) e desde a década de sessenta do século passado apresenta como principal atividade econômica a produção de gêneros agrícolas para os circuitos produtivos de citrus e cana-de-açúcar, passa a partir do ano 2000 a ver suas possibilidades produtivas renovadas, com a instalação do novo empreendimento, viabilizada através de um Decreto-Lei do Estado de São Paulo.

Em funcionamento desde o final de 2001, a unidade de Gavião Peixoto é utilizada para atividades de teste dos aviões desenvolvidos pela empresa, realizados numa pista especial de pouso e decolagem, a maior do hemisfério sul. Nas atividades de produção propriamente dita, a Embraer mantém em Gavião Peixoto as linhas de montagem dos caças AMX e ALX Supertucano. A empresa também instala uma fábrica de móveis de madeira para o equipamento dos jatos corporativos. Ainda são realizadas atualmente no pólo as atividades de reforma e modernização dos caças F-5 e AMX A-1, ambos da Força Aérea Brasileira (FAB), mediante contrato firmado entre a empresa e o governo federal.

Até o momento, apenas uma empresa parceira de risco da Embraer mantém em funcionamento uma unidade produtiva no empreendimento. Trata-se da empresa japonesa Kawasaki Heavy Industries, fabricante das asas para os jatos da família EMB, que são montados na unidade de São José dos Campos.

Em estudo anterior (PEREIRA, 2003), apontamos os principais motivos da escolha do local para implantação da nova unidade da empresa em Gavião Peixoto, que podem ser resumidos basicamente por um conjunto de possibilidades encontradas no território. Num primeiro momento, destacaríamos a existência, no local, da viabilidade técnica de se instalar um empreendimento desta natureza¹. No entanto, entendemos que é principalmente a partir de um outro conjunto de variáveis que se dá a orientação de localização dos novos empreendimentos industriais no território. Mais uma vez, o papel do governo do Estado foi de fundamental importância, porque atuou no sentido de dotar o território paulista e o município de Gavião Peixoto com as infraestruturas técnicas e as adequações normativas que os tornaram atraentes ao projeto da Embraer, que, por sua vez, também acaba por instalar no lugar os objetos necessários à sua eficácia produtiva, constituindo desta forma um “espaço racional” às suas atividades.

Nesse sentido, com rapidez o território é transformado, resultado das novas densidades do meio técnico que são adicionadas para conferir êxito à produção moderna, e assim como ocorre no município de São José dos Campos, encontramos novamente um esforço de organização do território para a criação de uma maior produtividade espacial.

A criação de um “espaço racional” às atividades da Embraer em Gavião Peixoto

Com a implantação da nova unidade produtiva no interior de São Paulo, a Embraer acaba por tornar mais denso e ao mesmo tempo também mais distribuído o seu circuito espacial de produção, promovendo uma renovação dos fluxos materiais e imateriais no Estado de São Paulo, área *core* da região concentrada do território nacional, que acolhe a maior parte das ações e dos objetos técnicos que envolvem a produção de aviões no país.

Desta forma, apesar de determinada parcela da produção ser deslocada do município de São José dos Campos, a empresa conseqüentemente cria novos laços de proximidade com a unidade de Gavião Peixoto, que agora participa de uma hierarquia das ações de comando da produção, atividade esta que continua concentrada na sede da empresa.

É possível encontrarmos neste exemplo a ocorrência de um acontecer hierárquico, ou seja, aquele que resulta das ordens e da informação provenientes de um lugar, mas que são realizadas em um outro, especificamente na forma de trabalho; ou seja, o acontecer hierárquico "(...) é um dos resultados da tendência à racionalização das atividades e se faz sob um comando, uma organização, que tendem a ser concentrados" (SANTOS, 1997, p. 132).

Assim, enquanto as tomadas de decisão e o repasse de informações na rede produtiva têm como centro de difusão a cidade de São José dos Campos, a parcela técnica do trabalho é distribuída no circuito produtivo e a orientação e funcionamento desta divisão de tarefas é possibilitado a partir de uma solidariedade de sistemas técnicos que trabalham em conjunto, interligando as unidades da empresa e promovendo assim uma nova proximidade organizacional no território (SANTOS, 1997, p.133), visto que a unidade de Gavião Peixoto funciona de forma integrada e solidariamente complementar às ações da empresa em outros pontos do território brasileiro e no exterior. É a ação vertical e controladora da produção que se dá em espaços complementares à lógica de uso do território pela empresa.

Cria-se assim um espaço racional² e especializado, cuja forma hierárquica de organização se presta à operacionalização ótima das atividades da Embraer. É este um exemplo empírico do que Adriana Bernardes define como "espaços da racionalidade", isto é,

(...) os espaços produzidos e organizados segundo as lógicas do *acontecer hierárquico*, sob a égide das técnicas informacionais, de verticalidades, de razões globais, que impõem uma ordem alheia, instrumental e pragmática ao funcionamento dos lugares [...]. São, pois, os espaços mais produtivos para as redes hegemônicas. Daí a força com que o meio técnico-científico-informacional, em suas escalas local, regional e nacional, atrai capitais e designa hierarquia entre lugares (2001, p.429).

Para que o "fazer", ou seja, para que as atividades da Embraer se realizem de forma mais adequada, e para que o território se transforme localmente num espaço funcional à suas ações, a empresa, juntamente com o poder público, empreende todo um esforço de modernização que acaba também por gerar nova especialização produtiva no município.

Como destaca Silveira, "(...) os lugares são mais 'exitosos' quanto maior a sua carga de modernidade. Suas virtualidades decorrem, então, da sua *densidade técnica* – o conjunto de objetos modernos que abriga -, da sua *densidade informacional* – o acesso à informação hegemônica – e da sua *densidade normativa* – o império das normas do mundo num lugar" (SILVEIRA, 2002, p.45). Assim, pela e para as atividades do novo agente no lugar, são empreendidos tanto por parte da empresa, como do Estado e município, novos esforços de renovação e organização do território, visando tornar o lugar mais adequado às ações de produção.

Renovação técnica e modernização corporativa

Um primeiro estágio de adaptação do meio local para servir às ações da empresa resulta do esforço técnico empreendido para a construção da nova unidade produtiva em Gavião Peixoto. Se a Embraer investe na construção das instalações físicas da nova unidade, o governo do Estado de São Paulo atua como o principal agente de organização e preparação técnica do território. São investidos pelo Estado R\$ 37 milhões na aquisição do terreno, composto originalmente por áreas onde eram desenvolvidas principalmente atividades de plantio de cana-de-açúcar e laranja – uma área de 14,4 Km², que foi desapropriada e cedida à Embraer por um período de trinta e cinco anos, renováveis por mais trinta e cinco.

Mas a preparação pelo governo do Estado das infraestruturas territoriais para o funcionamento do "pólo" aeronáutico é expressa principalmente na implantação dos acessos rodoviários à nova

unidade produtiva, na instalação das infraestruturas de fornecimento de água e energia elétrica no empreendimento e na recuperação da rodovia SP 331, que dá acesso ao município vizinho de Araraquara e à rodovia Washington Luís (SP 310), por onde são escoados os componentes da produção. Desta forma, é principalmente através das ações do poder público estadual que a nova configuração do território para as atividades de produção é viabilizada.

O município, que apresenta uma série de carências e uma pequena arrecadação de impostos, não pôde arcar com o repasse de verbas para o custeio das infraestruturas para a empresa. Um primeiro apoio do governo municipal ao projeto da Embraer foi estabelecido em um acordo, em que a prefeitura se responsabilizou pelos gastos com a recolocação das cercas que haviam sido retiradas das propriedades ao longo da estrada que dá acesso ao pólo, visto que o governo do Estado custeou as obras de alargamento da rodovia para facilitar o fluxo dos veículos que transportam os equipamentos da unidade de produção³.

É só a partir da instalação da nova unidade da empresa que o município de Gavião Peixoto começa a receber maior atenção dos investimentos públicos e também privados, e a partir destas ações o lugar conhece uma modernização de suas infraestruturas territoriais. Além das melhorias na principal rodovia que dá acesso à cidade, o governo do Estado financia a construção de uma estação de tratamento de esgoto no município. A Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL), investe em 2004 mais de 11 milhões de reais na modernização dos equipamentos da Usina Hidrelétrica de Gavião Peixoto, aumentando em 35% a capacidade de geração de energia (de 4,16 MW/h para 5 MW/h), com capacidade para abastecer uma cidade com 57 mil habitantes, visualizando um possível aumento da demanda por este serviço⁴.

É neste sentido que o território se torna mais preciso, ganhando quantitativa e qualitativamente em técnica para dar conta das ações da empresa. Esta renovação do conteúdo material do território confere, no lugar, a emergência do que poderíamos denominar de “efeito modernizante”. Este efeito modernizante é tudo aquilo que se impõe como novo, e que, ganhando localmente um caráter de proeminência em relação aos demais objetos e ações, agora tornados residuais, acaba por centralizar toda a atenção dos agentes públicos. Tirando proveito político desta situação de renovação territorial, e invertendo e distorcendo as atenções, o poder público, em todas as esferas, apoiado em uma legitimidade aparente, se volta para a racionalidade das ações privadas, promovendo desta forma o uso corporativo do território.

Assim, revelam-se as diversas formas de cooperação do setor público para a produção privada, ou seja, de uma política pública “mascarada”, porque produz uma drenagem dos recursos públicos gastos com uma modernização corporativa, porque voltada aos interesses de agentes específicos e que não atende como um todo os habitantes do lugar.

Novas formas, nova densidade normativa do território

Juntamente com os novos objetos técnicos adicionados ao território para viabilizar a eficácia da produção, o lugar conhece também uma adequação normativa, que funciona de forma complementar, mas não menos importante, à adequação técnica. “As formas técnicas são indicativas da maior ou menor rentabilidade do capital e do trabalho. Mas, como as formas não trabalham sozinhas, há uma exacerbação da necessidade de normas” (SANTOS, 2003, p.60). Estamos aqui entendendo a norma como as regras políticas implementadas para uma nova regulação das ações e do trabalho no território.

Em Gavião Peixoto, por exemplo, poderíamos destacar o papel do poder público local ao criar, em território municipal, uma área com uma normatização especial que favorece as ações da Embraer e demais empresas que por ventura venham a se instalar no município. Este é mais um exemplo de como as adequações técnica e normativa, promovidas na maior parte pelo poder público em diferentes instâncias, tem como intenção tornar o território viável ao projeto das grandes empresas.

É o que acontece, por exemplo, com a Lei Complementar N.º 013, de 26 de março de 2001, que cria o “Programa de Desenvolvimento Econômico, Social e de Viabilização de Investimento no

Pólo Aeronáutico e Aeroespacial de Gavião Peixoto”. Com esta nova normatização, o poder público municipal, visando a “(...) incrementação de receitas e a geração de empregos” (Artigo 1º), isenta o pagamento de todos os impostos e taxas municipais das empresas que, até o ano de 2006 (Artigo 2º, parágrafo único) se instalarem dentro dos limites do referido “Pólo”, isenção esta que terá vigor até o final do ano 2015.

As deliberações desta lei, criando o Pólo Aeronáutico e isentando as empresas que nele se instalarem de todos os impostos e taxas municipais, já haviam sido acordadas entre o Estado de São Paulo, o município de Gavião Peixoto e a própria Embraer no chamado “Protocolo de Intenções”, assinado em 28/06/2000, designando o município de Gavião Peixoto como o local de instalação do “Pólo”. Foi por intermédio deste “Protocolo” que a empresa negociou com o Estado a plena instalação das condições que tornarão o lugar mais atrativo e rentável.

Novas normas constituem, ao mesmo tempo, a emergência de novas formas no território, pois “(...) a norma é geneticamente uma ação e morfologicamente uma densidade, uma forma” (SILVEIRA, 1999, p.257). Ao mesmo tempo em que o território conhece a adição de novas normas, estão criadas, efetiva e potencialmente, as possibilidades para as novas densidades materiais no território. É o que acontece em Gavião Peixoto com a lei que cria o “pólo aeroespacial” no município. Quando o governo do Estado, em cooperação com o governo municipal, deliberam a criação do novo espaço industrial para a Embraer em Gavião Peixoto, isentando as empresas que se instalarem nas dependências do “pólo”, ambos criam, a partir de suas respectivas ações de normatização, também uma nova forma espacial, um novo “objeto” funcional às atividades da empresa, que, no entanto, também atua como um enclave na organização local do território.

Uma conseqüência dessa forma de empreendimento é a própria fragmentação do território, com a delimitação de um perímetro ou “polígono” territorial, que corresponde ao traçado das suas “fronteiras”. A Lei Complementar destaca, no seu parágrafo 2º, a delimitação e a forma do “Pólo” no território municipal:

O polígono inicia-se no ponto "A", de coordenadas UTM (x=769.500,00 e y=7.594.283,21), localizado no alinhamento da Rodovia Deputado Víctor Maida (SP- 331), que dista 10.300 m da interseção com a Rodovia Washington Luís (SP-310); deste ponto, segue em linha reta a oeste pelo alinhamento da Rodovia Víctor Maida (SP-331), por uma distância de 2.260,64m até encontrar o ponto "B", de coordenada UTM (x=767.250,00 e y=7.594.063,91'); deste ponto, deflete ao sul e segue em linha reta por uma distancia de 6.600,89 até encontrar o ponto "C", de coordenadas UTM (x=767.250,00 e y=7.587.463,02), no Córrego da Muladinha; deste ponto, segue pelo leito do Córrego da Muladinha, por uma distância de aproximadamente 515,00 m até encontrar o ponto "D", de coordenadas UTM (x=767.479,37 e y=7.587.001,99), localizado na interseção com a Estrada do Correntão; deste ponto, deflete a leste e segue em linha reta pelo alinhamento da Estrada do Correntão, por uma distancia de 1.758,55m até encontrar o ponto "E", de coordenadas UTM (x=769.184,19 e y=7.586.570,61), localizado na interseção da Estrada do Correntão com o Ribeirão da Mulada; deste ponto, deflete ao norte, pelo lado leito do Ribeirão da Mulada, por uma distância aproximada de 3.300,00 m até encontrar o ponto "F", de coordenadas UTM (x=769.500,00 e y=7.589.592,32); deste ponto, segue, ao norte, em linha reta pela distância de 4.690,95 m até o ponto "A", onde iniciou-se esta descrição poligonal, encerrando uma área aproximada de 736,00 (setecentos e trinta e seis) alqueires.

Esta área, desapropriada pelo Estado e destinada para o uso da Embraer (e possivelmente de demais empresas que integram a sua rede produtiva), passa a funcionar como um novo atrativo local, uma porção do território que possibilita às empresas uma produtividade espacial maior, justamente por sua densidade normativa e técnica vantajosa - isenção dos encargos e taxas públicas e provimento de infraestruturas adequadas à produção.

O governo de São Paulo também atua em outras direções para que o novo empreendimento da

Embraer encontrasse, em território paulista, as condições mais favoráveis às suas ações. Apesar de não ter isentado a empresa do pagamento das taxas públicas estaduais, através da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP o governo disponibilizou uma soma de R\$ 60 milhões para custear, num período de seis anos, tanto as atividades de pesquisa e desenvolvimento, realizadas na maioria das vezes nos institutos de pesquisa das universidades públicas do Estado e também nos laboratórios da empresa, como também para apoiar o desenvolvimento do novo empreendimento da Embraer em Gavião Peixoto, através dos Programas PITE (Programa Parceria para a Inovação Tecnológica) e PICTA - (Parceria para Inovação em Ciência e Tecnologia Aeroespacial).

Desta forma, os investimentos dos novos projetos e mesmo a adequação das suas estruturas de produção no novo pólo, estariam praticamente garantidos se este fosse localizado no Estado de São Paulo, e mais uma vez o poder público adequa o território segundo interesses específicos da empresa⁵. As novas normas e formas locais são assim, em última análise, os elementos que tornam o território “viável” e funcional às ações das grandes empresas no atual período (SILVEIRA, 2003).

Nova densidade informacional e ampliação da vida de relações

Com a instalação da unidade de produção da Embraer, o município de Gavião Peixoto conhece uma fluidez de materiais e de informações de nova natureza, e a cidade passa a integrar tanto as redes que conformam o circuito produtivo dos aviões, como a rede de pontos envolvidos na produção da Embraer. Este processo marca a existência de uma rede de “cidades-chaves” que se associam à produção da empresa, tornando estes centros funcionalmente especializados às suas atividades (CORRÊA, 2001, p.228). Nesse sentido, Gavião Peixoto também conquista uma nova posição na hierarquia urbana regional.

A partir de uma nova densidade técnica, o lugar também conhece uma nova densidade informacional (SANTOS, 1997), porque as estruturas produtivas agora adicionadas e em funcionamento no lugar requerem um intercâmbio de ordens e ações para a efetivação do uso do território pela empresa. De certa forma, tanto o lugar quanto o funcionamento do território para a produção se expõem a comandos e objetivos que lhes são externos, e uma dependência entre diferentes pontos na rede de produção também reforça a dependência dos diferentes espaços geográficos por ela envolvidos.

A densidade informacional nos indica o grau de exterioridade do lugar e a realização de sua propensão a entrar em relação com outros lugares, privilegiando setores e atores. A informação unívoca, obediente às regras de um ator hegemônico, introduz, no espaço, uma intervenção vertical, que geralmente ignora o seu entorno, pondo-se ao serviço de quem tem os bastões de comando (SANTOS, 1999a, p.17).

Este processo é fruto e mais uma vez caracteriza a especialização de caráter exógeno e hierárquico que as ações verticais da Embraer acabam por ocasionar em Gavião Peixoto. Nas palavras de Maria Laura Silveira, “Graças às solicitações do mundo, os lugares especializam-se, e, por conseguinte, multiplicam-se os intercâmbios. Esses conteúdos, causa e consequência da consagrada competitividade, não constituem porém necessidades genuínas do *lugar*” (SILVEIRA, 1999, p.424).

Tanto a especialização induzida pelas atividades da Embraer, como os novos intercâmbios e fluxos inerentes ao processo produtivo da empresa no lugar, acabam por dotar o município de novas características no que diz respeito às suas relações e conexões com outros lugares do território nacional e mesmo do exterior.

Ocorre desta forma significativas transformações na vida de relações do município, pois enquanto Gavião Peixoto apenas participava dos circuitos locais de produção do álcool, açúcar e suco de laranja, a esfera das relações urbanas e principalmente das relações entre campo e cidade, estavam circunscritas ao entorno regional, ocorrendo entre as cidades próximas, principalmente

com o município de Araraquara⁶, para onde a produção de laranja é remetida à indústria e onde grande parte da produção de cana-de-açúcar é beneficiada, além de ser o centro onde se encontra maior suprimento de serviços essenciais, como os de saúde, educação, comércio e serviços.

No entanto, após a instalação da Embraer, estabelece-se uma nova hierarquia funcional e uma ampliação da vida de relações do município, embora apresentem um caráter extremamente privado e seletivo, porque dizem respeito somente às ações da empresa. Participando agora da rede internacional de produção e do circuito espacial de produção aeronáutica, Gavião Peixoto ganha papel de destaque no que diz respeito às atividades de produção da Embraer e também dos parceiros que compõem a sua rede, e estrutura-se no lugar um circuito muito mais amplo de trocas de matérias primas, mercadorias e informações. Assim, sobrepõe-se a um contexto pretérito de relações uma nova posição do município na rede urbana como um todo, ainda que esta nova posição e vida de relações sejam um tanto quanto “artificiais”, visto que, na realidade, é apenas a Embraer quem estrutura e comanda estes novos fluxos produtivos que permeiam o lugar, fluxos estes que agora se tornam os mais proeminentes. É assim que

(...) as empresas, isoladamente ou associadas, estabelecem redes privadas, cuja geografia e funcionalização correspondem ao seu próprio interesse mercantil. É por onde circulam – não raro de forma exclusiva – as informações, os dados especializados e as ordens que estruturam a produção. Quando se fala em fluidez, deve-se, pois, levar em conta essa natureza mista (e ambígua) das redes e do que elas veiculam (SANTOS, 1997, p.220).

É a partir destas possibilidades de maior troca de informações entre empresas e lugares que as formas de produção no meio técnico-científico-informacional se renovam, ganhando mesmo uma nova natureza. As possibilidades de intercâmbio, principalmente no que diz respeito às informações e ao controle da parcela política da produção, são agora facilitadas pelos sistemas técnicos modernos, e estes mecanismos adicionados ao território, produzidos e utilizados principalmente pelos agentes hegemônicos, representam sobremaneira a essência das verticalidades e do controle vertical dos lugares. As possibilidades de fluidez e o aumento da troca de informações e dos contatos são, em verdade, praticados de forma corporativa, visto que estas facilidades não se estendem a maioria dos habitantes do lugar. Assim, quando a análise leva em conta a sociedade e o território como um todo, percebe-se que, entre os subespaços articulados para a produção, as antigas hierarquias e mesmo as relações de dependência são por vezes reforçadas.

No caso de Gavião Peixoto, estrutura-se também nova dependência urbana que se reforça na produção dos novos fluxos. O município ganha uma significativa importância no contexto regional, visto que as cidades maiores do seu entorno, como por exemplo Araraquara e São Carlos, voltam as suas atenções ao projeto da Embraer no pequeno município vizinho, e acabam de certa forma por aderir à causa da empresa, ainda que por vezes de uma maneira distorcida.

Legitimação e obediência às ações da Embraer em Gavião Peixoto e entorno:

Complementaridade territorial e verticalização do cotidiano regional

Nos municípios localizados no entorno de Gavião Peixoto, principalmente Araraquara e São Carlos, ocorre subsequente uma adesão ao projeto da empresa e, a partir de então, é tecido localmente um conjunto de relações políticas e econômicas direta ou indiretamente ligadas à ação da Embraer.

Cria-se um contexto, no entorno do município de Gavião Peixoto, de legitimação das ações produtivas da empresa, que passam a ser vistas como uma verdadeira “necessidade”, conferindo à região um caráter de “obediência” aos seus chamados e ordens. É assim que se constrói, a partir de um evento significativo para Gavião Peixoto, a consolidação de uma esfera política e ideológica que invade o cotidiano regional e expande uma idéia de modernização a partir da instalação de indústrias de alta tecnologia, conferindo assim ao projeto de modernização industrial

um *status* de necessidade extrema. Mais uma face do efeito modernizador inserindo-se no território, a indústria de alta tecnologia passa a ser a opção privilegiada para o desenvolvimento da região.

Assim, as possíveis oportunidades de desenvolvimento econômico em Gavião Peixoto, e demais municípios próximos, com o empreendimento da Embraer, se renovam a partir da onda de investimentos da empresa e do Estado, tanto na nova unidade produtiva como na adição das novas infraestruturas territoriais que são implantadas. Desta forma, a renovação técnica do território é acompanhada, e também legitimada, pela instalação, no lugar, daquilo que Milton Santos denomina “psicoesfera”.

Ao mesmo tempo em que se instala uma tecnosfera dependente da ciência e da tecnologia, cria-se, paralelamente, e com as mesmas bases, uma psicoesfera. (...) A psicoesfera reino das idéias, das crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário (SANTOS, 1997, p. 204).

Desta forma, e a partir da consolidação de um imaginário que se processa na coletividade dos seus habitantes, o lugar conhece profundas transformações no que diz respeito à condução das políticas locais e das atividades econômicas, urbanas e sociais como um todo. Um exemplo seria a valorização imediata do território e a atração de novos moradores após o anúncio da instalação da empresa no município. Assim, “O valor dos imóveis sobe vertiginosamente, aumenta o número de pessoas que chegam na cidade e a demanda por vagas nas escolas supera a capacidade existente, etc. Gavião Peixoto estaria vivendo o que a imprensa local denominou de ‘*Efeito Embraer*’”⁷ (PEREIRA, 2003, p.37).

No entanto, como Gavião Peixoto é uma cidade pequena e com mão-de-obra pouco qualificada, é do município de Araraquara que vem as ofertas de serviços e mão-de-obra para a construção e condução das atividades da empresa em Gavião Peixoto, reforçando o exercício do caráter de centralidade urbana de Araraquara sobre o pequeno município. Um exemplo a ser destacado seria o preenchimento das primeiras vagas ofertadas pela empresa na nova unidade produtiva. Assim é que a maioria dos empregos gerados, tanto na construção das infraestruturas do pólo, quanto para a composição do quadro de funcionários da nova unidade, foi absorvida por moradores de Araraquara, ou mesmo por funcionários transferidos da unidade de São José dos Campos.

As atividades de treinamento de mão-de-obra para a nova unidade também são realizadas em Araraquara. A partir de um convênio, que também demonstra outra forma de cooperação estabelecida pela empresa, a Embraer, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), o governo do Estado e prefeitura de Araraquara criam, a partir de 2001, cursos profissionalizantes especificamente voltados para atender a qualificação técnica dos novos funcionários da unidade de Gavião Peixoto⁸.

Assim, apesar da instalação da nova empresa, as oportunidades de crescimento da oferta de trabalho em Gavião Peixoto não beneficiam a população local, visto que os cargos exigem formação técnica especializada e a maioria da população continua se dedicando aos trabalhos de colheita da cana e laranja⁹. Com a difusão da idéia de desenvolvimento a partir da instalação da nova unidade produtiva no município vizinho, Araraquara também conhece um processo de renovação dos serviços urbanos, com uma expressiva vinculação ao empreendimento da Embraer e à nova “vocação produtiva da região”, muito veiculados na imprensa local e externa¹⁰. A construção de novos *shoppings centers*, um novo ânimo e ampliação das atividades dos setores de construção civil e hotelaria na cidade, foram comumente atrelados à vinda dos novos investimentos da indústria aeronáutica na região (PEREIRA, 2003, p.39).

De forma complementar à ação dos meios de comunicação locais e externos, o município de Araraquara também desenvolve campanhas de *marketing*¹¹, aproveitando a ocasião da escolha da Embraer em localizar a sua unidade produtiva na região, na tentativa de atrair novas empresas

ligadas ao ramo aeronáutico. Assim, “É principalmente via ‘mídia’ que o tempo e o espaço hegemônicos imprimem em todos os lugares o ideal da modernidade” (KAHIL, 1997, p.218).

A prefeitura municipal também implementa políticas para a criação de um novo “pólo industrial” voltado para a atividade aeronáutica, que funcionaria de forma complementar ao “pólo aeroespacial” de Gavião Peixoto.

Em 2004, a prefeitura de Araraquara confirma a primeira empresa a se instalar no novo distrito industrial. Trata-se de uma fábrica de *software* da empresa norte-americana EDS, que atuará como empresa terceirizada para a produção de programas computacionais para a TAM Linhas Aéreas. Na nova fábrica da EDS em Araraquara, que deverá entrar em funcionamento em 2005¹², serão desenvolvidos programas para a confecção de tíquetes de passagem da TAM e os sistemas que possibilitam a interligação das agências de viagem com empresas aéreas, visto que estes sistemas hoje utilizados no país são produzidos por empresas estrangeiras. O município também inicia a preparação do terreno onde funcionará o “pólo industrial aeronáutico”, discutindo inclusive as formas de incentivo fiscais para as novas empresas que pretendam se instalar no município. Ainda que as novas atividades da TAM e EDS em Araraquara não estejam diretamente ligadas às ações produtivas e ao empreendimento da Embraer em Gavião Peixoto, a imprensa acaba por vincular o fato da instalação da nova empresa no município ao projeto do “pólo aeroespacial” de Gavião Peixoto¹³.

É assim que, partir da articulação de novos pontos no território usado pelas grandes empresas, e de uma extensão dos seus projetos às ações de agentes públicos e privados, se estabelece o que poderíamos chamar de verticalização do cotidiano no território (SILVEIRA, 1999, p.424), que agora se volta para difusão e mesmo legitimação entre a sociedade local do projeto de criação do pólo tecnológico com ênfase na atividade aeronáutica na região¹⁴. Desta forma, podemos mais uma vez reconhecer o peso e a importância que a psicosfera, criada entorno das ações das grandes empresas nos lugares, possui em reorganizar as ações e o cotidiano das regiões.

Também em São Carlos, município marcado pela presença de indústrias de base tecnológica e por uma concentração de importantes centros de ensino e pesquisa ligados à produção industrial - Universidade de São Paulo (USP) e Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), as ações da Embraer se fazem presentes principalmente através da criação de um curso de engenharia aeronáutica na Escola de Engenharia da USP.

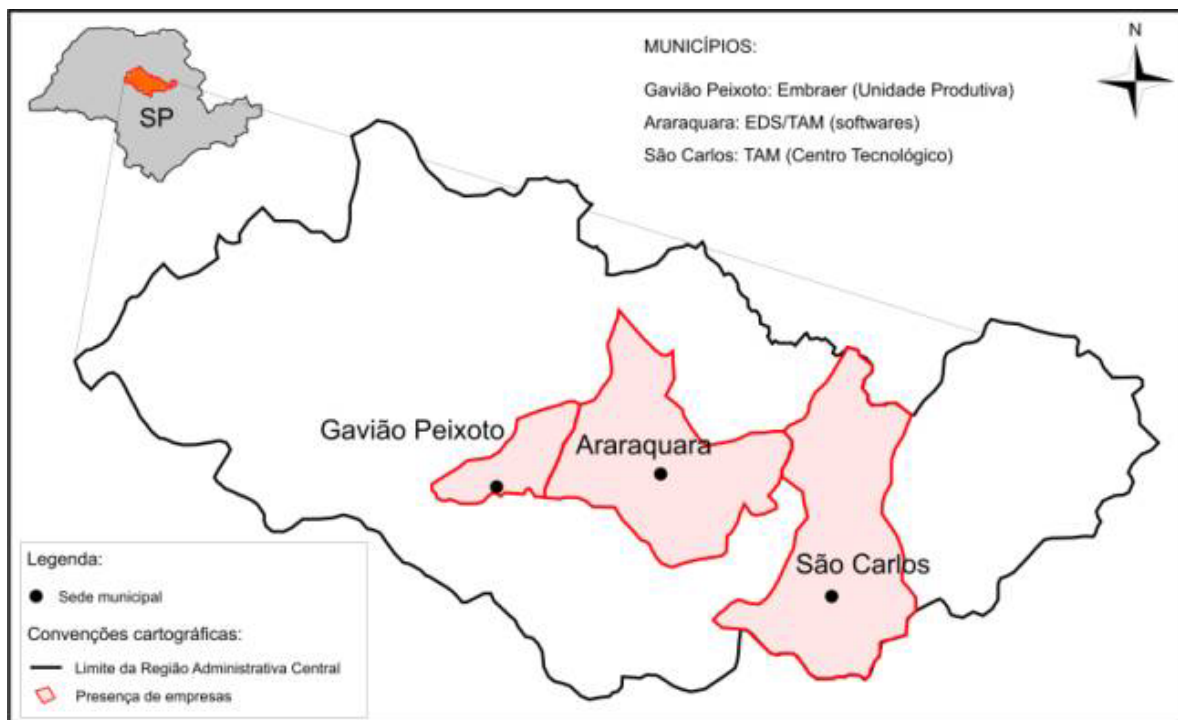
O novo curso que oferece a formação de engenheiros como mão-de-obra especializada para as atividades da nova unidade de produção da Embraer foi implantado em 2002, após uma disputa entre as cidades de São Carlos e Araraquara. Apesar de esta última ter oferecido uma série de incentivos para que o novo curso fosse criado nas dependências da UNESP, ou mesmo viabilizando a doação de terreno e infraestruturas para abrigar um novo *campus* da USP no município, as condições para a instalação do novo curso se apresentavam mais viáveis em São Carlos, devido à presença de demais cursos de engenharia já consolidados no *campus*¹⁵, e mesmo um curso de engenharia mecânica com especificação em aeronáutica.

Desde 2001, São Carlos também recebe a instalação de um Centro Tecnológico da TAM Linhas Aéreas, onde a empresa realiza atividades de manutenção dos seus aviões nas instalações de uma antiga fábrica onde existia uma pista de pouso para aeronaves de grande porte. A instalação da nova unidade da TAM em São Carlos colabora para o reforço do caráter tecnológico e a imagem de criação de um “pólo aeronáutico” regional, ainda que atividades realizadas nesta unidade não estejam vinculadas ao empreendimento da Embraer no município vizinho.

Como demonstram os exemplos destacados, a partir da instalação da nova unidade da Embraer, o território é localmente adaptado e (re)funcionalizado. As ações da empresa (e suas intenções) são distribuídas e efetivadas através da sua extensão em áreas geograficamente próximas, pois a proliferação da idéia de modernidade e desenvolvimento não ocorre só em Gavião Peixoto, mas também nos municípios vizinhos que passam a participar através de uma aceitação e “obediência” às ações da empresa, racionalidade esta que se manifesta no discurso e ações de agentes políticos, econômicos e de parte da sociedade local, se inserindo assim, de forma direta ou

indireta, ao projeto da empresa no lugar.

É assim que podemos encontrar, a partir das ações da empresa em Gavião Peixoto e da extensão ou alcance de suas ações também nos municípios vizinhos, a ocorrência de um “acontecer complementar” (SANTOS, 1997, p.132)¹⁶, onde demais agentes no entorno territorial acabam por aderir às ações da empresa, visando mesmo produzir uma imagem de “região moderna”, que é atrelada ao projeto da Embraer em Gavião Peixoto (Figura 1).



Fonte: <http://www.igc.sp.sp.gov.br/mapa07/araraquara.htm>, acesso em 27/11/2004, organizado por PEREIRA, M. F.V. (2004)

Figura 1 - Idéia de “modernização industrial” e de formação do “pólo aeronáutico regional” (empresas e municípios vinculados)

Vale enfatizar que em muitos casos a participação de demais agentes na renovação técnica e informacional que o território acolhe, a partir das suas novas lógicas de uso implementadas pela Embraer, são vividas muito mais como psicoesfera do que como realidade efetiva, quando o que se leva em conta é a totalidade da sociedade local, visto que as possibilidades de participar diretamente das oportunidades técnicas e econômicas agora implementadas no lugar, e mesmo da condução política destas novas ações e usos do território, ficam restritas a um pequeno grupo de agentes. É desta forma que podemos reconhecer que

(...) os lugares não controlam, não têm poder sobre a política das empresas ou, pelo contrário, com os mesmos resultados para o lugar, é a constatação de como as empresas usam, regulam e organizam os territórios de acordo com suas próprias políticas neste período de globalização da economia (CATAIA, 2003, p.405).

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Como a análise dos eventos demonstra, a ação da Embraer como elemento reorganizador dos lugares pôde ser observada a partir do exemplo de Gavião Peixoto. Sob o comando da unidade

sede, o lugar torna-se mais um subespaço funcionalmente articulado às ações produtivas da empresa, indicando desta forma a ocorrência de um acontecer hierárquico porque confere ao lugar um status de espaço de obediência aos mandos da empresa. É assim que a “A empresa global é também rede porque funciona com base em normas e, ao mesmo tempo, normatiza o comportamento da sociedade. Daí a nitidez do acontecer hierárquico” (SILVEIRA, 1999, p.250).

A partir deste acontecer hierárquico e da nova função territorial, o lugar conhece uma nova configuração territorial. Assim, o território ganha localmente uma maior concretude (SILVEIRA, 1997), onde os seus conteúdos técnicos são renovados pela adição dos novos objetos (nova unidade produtiva, pista de treinamentos, infraestruturas territoriais diversas, novas empresas), tendo o seu conteúdo normativo (legislação específica para isenção fiscal) e informacional (novas relações no território) tornados também mais densos.

Desta nova realidade técnica-material do território acaba surgindo e inserindo-se num contexto territorial mais ampliado a proliferação de uma psicosfera que invade e mesmo “coloniza” as políticas de agentes públicos e privados dos municípios próximos (São Carlos e principalmente Araraquara), que procura passar uma idéia de desenvolvimento, legitimando as ações que viabilizam a nova atividade industrial da região, promovendo assim o que poderíamos chamar, de acordo com Maria Laura Silveira (1999, p.424), de uma verticalização do cotidiano regional.

A idéia de desenvolvimento e as práticas políticas do poder público que viabilizam o uso do território pelas empresas são assim legitimadas junto à sociedade local, e o futuro do território é pensado para funcionar de acordo com o interesse das grandes empresas.

Cada empresa (...) utiliza o território em função dos seus fins próprios e exclusivamente em função desses fins. As empresas apenas têm olhos para os seus próprios objetivos e são cegas para tudo o mais. Desse modo, quanto mais racionais forem as regras de sua ação individual tanto menos tais regras serão respeitadas do entorno econômico, social, político, cultural, moral ou geográfico, funcionando, as mais das vezes, como um elemento de perturbação e mesmo de desordem. Nesse movimento, tudo o que existia anteriormente à instalação dessas empresas hegemônicas é convidado a adaptar-se às suas formas de ser e de agir, mesmo que provoque, no entorno preexistente, grandes distorções, inclusive a quebra da solidariedade social (SANTOS, 2000, p.85).

Podemos assim constatar que a condução das políticas locais é atraída por eventos e objetivos de caráter exógeno, fruto das verticalidades praticadas pelos agentes hegemônicos. Assim, este processo evidencia a constituição de uma nova “região do fazer” (SANTOS & SILVEIRA, 2001), que será marcada por uma obediência às demandas da empresa e principalmente do mercado internacional. “Observamos assim que, na verticalidade acontecem tanto o impedimento da ação inovadora e criadora, da verdadeira práxis, quanto a reafirmação da dimensão territorial da alienação” (RIBEIRO, 2003, p.35).

Como o discurso dos agentes hegemônicos e políticos se impõe com maior força, recriando necessidades e razões do território, parece não restar outra estratégia de “desenvolvimento” que não se atrele a uma ligação “sólida” às redes produtivas das grandes empresas. Daí o esforço e objetivos das políticas de “desenvolvimento local” para, de uma forma também competitiva, dotar o território de infraestruturas diversas e torná-lo viável à produção e aos interesses das grandes empresas. É o que ocorre com as adequações normativas do território no município de Gavião Peixoto (com as isenções de impostos), e mesmo no Estado de São Paulo (com as políticas de fomento à pesquisa aeronáutica), indicando um processo de corporatização do território.

A corporatização do território, com a destinação prioritária de recursos para atender às necessidades geográficas das grandes empresas, acaba por afetar toda a sociedade, já que desse modo a despesa pública ganha um perfil largamente desfavorável à solução dos problemas sociais e locais. O orçamento é uma norma que, nesse caso, resolvendo um aspecto do conflito distributivo, em favor da economia globalizada, agrava outros (SANTOS, 1997, p.270).

Assim, o poder público é responsável pela criação das distintas produtividades espaciais dos lugares, e concomitantemente, o uso do território se torna desigual em função de interesses que lhes são alheios. Ao indicarem a construção de um espaço racional às atividades da Embraer, estas “políticas públicas” concomitantemente também indicam as racionalidades tomadas pelo poder público, que se torna normatizador e viabilizador do território para as ações das grandes empresas.

Desta forma, podemos compreender que os lugares que passam a integrar os circuitos produtivos das grandes empresas figuram apenas como mais um “recurso favorável” a estes agentes hegemônicos, cuja finalidade única é o alcance de maior competitividade, e que por outro lado cria uma desordem, também cada vez mais aumentada, produto da ingovernabilidade do território onde esta produção é viabilizada. Este novo dado do período denuncia uma transformação dos territórios que são adaptados para cada vez mais servirem como um substrato e instrumento para estas “ações verticais”, ou seja, estas “regras e normas particulares e utilitaristas” (SANTOS, 1997, p.207) para a ação das grandes empresas.

REFERÊNCIAS

- BERNARDES, A. A nova divisão territorial do trabalho brasileira e a produção de informações na cidade de São Paulo (as empresas de consultoria). In: SANTOS, m. & SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record. p. 413-432, 2001.
- CATAIA, M. Alienação do território – O papel da Guerra Fiscal no uso, organização e regulação do território brasileiro. In: SOUZA, M. A. (org.) **Território Brasileiro: usos e abusos**. Cap.23. Campinas: Territorial. p.397-407, 2003.
- CORRÊA, R. L. Corporação e Espaço – Uma Nota. In: **Trajetórias Geográficas**. Cap. 11. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. p. 213-233.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.
- KAHIL, S. P. Psicoesfera: a modernidade perversa. **Revista do Departamento de Geografia**. n.º 11. São Paulo: FFLCH - USP, 1997. p. 217-220.
- PEREIRA, M. F. V. Vetores verticais de transformação do território: a Embraer e o “Pólo Aeronáutico” de Gavião Peixoto-SP. **Trabalho de Conclusão de Curso** (Bacharelado em Geografia). Deplan, IGCE, UNESP, 2003. (mimeo).
- PREFEITURA MUNICIPAL DE GAVIÃO PEIXOTO. **Lei Complementar N.º 13, de 26 de março de 2001**. Disponível em <http://www.gaviaopeixoto.sp.gov.br/lei4.asp>. Acesso em agosto de 2004.
- RIBEIRO, A. C. T. Pequena Reflexão sobre Categorias da Teoria Crítica do Espaço: Território Usado, Território Praticado. In: SOUZA, M. A. A. (org.). **Território Brasileiro: Usos e Abusos**. Cap.1. Campinas: Territorial, 2003. p.29-40.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 2ª. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SANTOS, M. Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial. **Território**, ano IV, n.6, Rio de Janeiro, 1999 (a). p.5-20.
- SANTOS, M. O Território e o Saber Local: Algumas Categorias de Análise. **Cadernos IPPUR**, ano III, n.o 2, UFRJ, Rio de Janeiro, 1999 (b). p.15-26.
- SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SANTOS, M. Região: Globalização e identidade. In: LIMA, L.C. (org.) **Conhecimento e reconhecimento: Homenagem ao geógrafo cidadão do mundo**. Fortaleza: EDUECE. p. 53-64, 2003
- SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVEIRA, M. L. Concretude territorial, regulação e densidade normativa. **Experimental**. n.º 2. São Paulo: Laboplan-USP, 1997. p.35-45.

SILVEIRA, M. L. **Um país, uma região: fim de século e modernidades na Argentina**. São Paulo: Laboplan-USP/Fapesp, 1999.

SILVEIRA, M. L. Uma globalização desnecessária, um território instável. **Ciência Geográfica**. ano VII, vol. I (21). Bauru, 2002. p. 43-46.

¹ Em Gavião Peixoto, foram encontrados os requisitos técnicos para a instalação do empreendimento, tal como distância de grandes aglomerações urbanas, um espaço aéreo descongestionado, com distância mínima de 10 Km de núcleos urbanos, área com mais de 6 Km de extensão por 2,5 de largura, com uma declividade máxima de 1% para minimizar o impacto ambiental da terraplanagem para a construção da pista, alinhada ao vento predominante na região, para proporcionar maior segurança às atividades de teste dos aviões (PEREIRA, 2003, p. 28).

² “A racionalidade (...) chega ao território; ou seja, ela não é apenas uma categoria da sociedade, da economia, da política. O próprio território, em certos lugares, acaba por tornar-se racional. Racional dessa racionalidade sem razão. Haveria uma produtividade espacial. Dentro de um certo tipo de economia hegemônica há espaços que são mais produtivos do que outros, e assim ter-se-ia que medir, ou ao menos considerar, produtividades espaciais diferentes segundo os lugares, o que tornaria possíveis participações diferentes no processo global” (SANTOS, 1999b, p.17).

³ Agradeço aqui as informações cedidas pela Prefeitura Municipal de Gavião Peixoto, através de entrevista realizada com a assessoria do prefeito, em 29/07/2003.

⁴ Fonte: Gazeta Mercantil, 14/07/2004, disponível na página da Agência de Desenvolvimento do Tietê Paraná, http://www.adtp.org.br/noticia.asp?id_noticia=4657, acesso em 01/09/2004).

⁵ Nos últimos dois anos, a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) investiu R\$ 9,5 milhões em pesquisas no setor aeronáutico do Estado de São Paulo. Fonte: Gazeta Mercantil de 14/07/2004, disponível em http://www.adtp.org.br/noticia.asp?id_noticia=4657, acesso em setembro de 2004.

⁶ Araraquara foi sede de comarca de Gavião Peixoto até 1996, quando este foi emancipado e elevado à categoria de município. Araraquara define ainda influência direta nas relações urbanas dos municípios de Américo Brasiliense, Boa Esperança do Sul, Ibaté, Rincão, Santa Lúcia, Ibitinga e Matão (IBGE, 2000, p.58).

⁷ Vide por exemplo o artigo: “Cresce procura escolar em Gavião Peixoto”. Tribuna Imprensa, Araraquara, (28/01/2001).

⁸ A Embraer investiu R\$ 3 milhões em equipamentos e na estruturação dos cursos e R\$ 300 mil em material para os alunos. O governo estadual realiza o pagamento dos técnicos que realizam o treinamento, enquanto a prefeitura é a responsável pelo repasse da verba. Fonte: www.embraer.com.br, acesso em março de 2003.

⁹ A assessoria da prefeitura municipal de Gavião Peixoto, em entrevista por nós realiza em 29/07/2003, destacou que apenas uns poucos moradores da cidade conseguiram cargos em atividades de limpeza e segurança nas dependências do empreendimento da Embraer.

¹⁰ Vide por exemplo o artigo: “Embraer ativa economia na região de Araraquara (SP)”, Gazeta Mercantil (14/07/2004), disponível em http://www.adtp.org.br/noticia.asp?id_noticia=4657, acesso em 09/2004.

¹¹ A Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Araraquara chega a promover uma campanha publicitária em *outdoors* na capital paulista (janeiro de 2001), onde se encontrava a seguinte frase: “Faça como a Embraer, invista voando na região de Araraquara”.

¹² Fonte: Prefeitura municipal de Araraquara. Disponível em <http://www.araraquara.sp.gov.br>, acesso em outubro de 2004.

¹³ Vide por exemplo o artigo: “Araraquara prepara pólo aeronáutico”, Gazeta Mercantil (19/07/2004), disponível em http://www.adtp.org.br/noticia.asp?id_noticia=4675, acesso em setembro de 2004.

¹⁴ “O território é agora povoado por redes, cujas rotas unem os pontos produtivos e evitam áreas letárgicas. Paralelamente, haveria uma corrosão do cotidiano que é produzida, entre outros, por rádios, jornais e televisão externos ao lugar, na busca de impor uma única linguagem da modernização. Daí falarmos em uma verticalização do cotidiano nas regiões. Mais um pilar para a construção de um *espaço do fazer*, cujo funcionamento é telecomandado” (SILVEIRA, 1999a, p.424).

¹⁵ O curso de engenharia aeronáutica da USP em São Carlos compõe e encontra-se atualmente instalado no Departamento de Engenharia de Materiais, Aeronáutica e Automobilística.

¹⁶ Como destaca Milton Santos, “O acontecer complementar é aquele das relações entre cidade e campo e das relações entre cidades, conseqüência igualmente de necessidades modernas de produção e do intercâmbio geograficamente próximo” (SANTOS, 1997, p.132).