

Por que os geógrafos estão atentos aos helicópteros, aviões, plantações,

Geógrafos codificam e inte

LUIZ SUGIMOTO

sugimoto@reitoria.unicamp.br

Na falta dos grandes pássaros, os paulistanos observam um número cada vez maior de helicópteros sobrevoando São Paulo, enquanto aviões de pequeno porte parecem escapular para as plantações de soja do Centro-Oeste. Ao longo das rodovias brasileiras, surgem novos municípios, e há quem queira redividir o país, apresentando ao Congresso propostas para criação de mais 16 estados da Federação. A Pepsi-Cola e a Embraer marcam suas redes em Jundiaí e em Gavião Peixoto. Em Campinas, o circuito inferior da economia tem seu espaço ampliado à medida que se aprofundam as desigualdades sócio-territoriais.

Aos nossos olhos, pode não existir a menor ligação entre tais acontecimentos. Entretanto, muitos autores ajudaram os geógrafos a enxergar a paisagem em todas as dimensões, e além dela, detectando a nova ordem que está por trás de uma aparente confusão. “Por trás da paisagem, o território brasileiro incorpora lógicas da globalização”, afirma o professor Márcio Antonio Cataia, do Departamento de Geografia do Instituto de Geociências (IG) da Unicamp. Rodeado pelos alunos que orienta em pesquisas sobre os temas listados na abertura, Cataia nos fala sobre uma geografia que vem sendo desenvolvida junto ao Geoplan (Laboratório de Investigações Geográficas e Planejamento Territorial).

Cataia explica que, desde a colonização, o território brasileiro vem incorporando modernizações que o mundo impõe, tendo sido a Europa o centro do sistema num primeiro momento, prevalecendo atualmente os Estados Unidos. Compreender o uso, organização e regulação do nosso território, e a sua interface com o mundo, é a linha de pesquisa do professor do IG. “O território brasileiro acabou por se conformar em território derivado da economia internacional, pois as novas técnicas produzidas no centro do sistema se difundem em direção à periferia”, observa.

Com esta perspectiva de terceiro mundo, estes geógrafos procuram compreender a dinâmica do território e produzir uma teoria baseada na realidade brasileira, sem recorrer a conceitos importados que explicam muito mais o funcionamento dos territórios europeu, norte-americano e japonês, naquilo que Kenishi Ohmae chamou de “triade de comando do mundo”. “O conceito de paisagens derivadas é de Maximilian Sorre, que percebeu as semelhanças entre o que víamos na periferia e o que se produzia na Europa. A arquitetura do centro de Buenos Aires é um exemplo de paisagem derivada da europeia”, ilustra o pesquisador.

Outro geógrafo, Hildebert Isnard, diria depois que este espaço, mais que derivado, é alienado. A justificativa: mais que a paisagem, o que se produz é o espaço geográfico; se o espaço está

sendo concebido em outro lugar, foge ao controle de quem nele se encontra. “Nós tomamos cuidado ao utilizar o termo, pois sofremos acusações de ‘fetichizar’ o espaço, por quem argumenta que as pessoas é que se alienam. É uma verdade, mas acreditamos que alienação também se relaciona com o fato de o indivíduo estar em um lugar e não em outro, ou seja, o lugar também condiciona ações”, justifica Cataia.

Nesse sentido, estuda-se o território brasileiro e sua inserção na economia internacional, bem como a utilização do nosso território pela economia internacional para viabilizar os fluxos que efetivamente se globalizam: fluxos financeiros e principalmente de informações. “Esta dinâmica está relacionada à difusão das inovações, o que vai provocar uma nova divisão do trabalho nos territórios periféricos”, diz o pesquisador do IG.

Transnacionais – Segundo Márcio Cataia, as inovações aportam no terceiro mundo por meio de vetores, como as empresas transnacionais – ou “reticulares”. Estas empresas podem se valer das mais modernas redes, viabilizadas pelas novas tecnologias da comunicação e da informação, tornando-se capazes de agir em todo o país. “De acordo com Milton Santos, vivemos no período técnico-científico-informacional. Nosso território é fruto das técnicas tradicionais, como a construção de estradas e de portos para exportação de café, mas que agora acolhe ciência. As auto-estradas de hoje já vêm carregadas de ciência”, compara o professor.

Um aspecto fundamental para a geografia, acrescenta Márcio Cataia, é que o território também recebe uma carga intensa de informação, o que implica possibilidade de comando das atividades espalhadas pelo país. “Claude Raffestin, geógrafo francês, constatou que o telégrafo promoveu a dissociação entre a comunicação e a circulação. Desde então a informação ganhou autonomia. O telégrafo acelerou o tempo e hoje o ápice é a convergência entre telecomunicações e informática, a telemática. O que vemos hoje é uma aceleração contemporânea, a busca por fluidez que marca cada vez mais o território”, observa.

Portanto, não é exatamente o helicóptero o objeto de uma pesquisa do departamento detalhada na próxima página, mas este aparelho enquanto elemento de produção da fluidez numa região metropolitana. “A medida que o espaço geográfico vai se transformando, novas tecnologias são incorporadas para que ele funcione no tempo do mundo. Nada sobrou da Avenida Paulista do início e meados do século 20. A avenida foi sendo derrubada no ritmo em que a cidade ganhava nova conformação para responder às exigências do período técnico-científico-informacional. Ver São Paulo por cima é ver antena, a cidade vive também em função da circulação de informações”,



São Paulo possui a segunda maior frota de helicópteros do mundo, perdendo apenas para Nova York: veículo moderno é um dos símbolos do

Fotos: Divulgação

avalia Márcio Cataia.

Papel do Estado – Em território já construído com suas técnicas, equipamentos e grandes obras de engenharia, esta adequação à modernidade não ocorre sem conflitos. Daí a necessidade de centralização do comando pelo Estado, que deve se encarregar das normas técnicas e sobretudo políticas para a intermediação dos interesses. “A discussão sobre o papel do Estado na economia é fundamental, pois ouvimos um discurso carregado de ideologia, que prega o enfraquecimento do poder público e o desaparecimento das fronteiras”, adverte o professor do IG.

Cataia cita François Chesnais, autor de *A Mundialização do Capital*, que aponta o surgimento do termo globalização nas escolas de negócio dos Estados Unidos, após o fim da União Soviética. “É o discurso de que agora vivemos numa aldeia global, onde todos somos iguais, com oportunidades iguais, sem exploração, não existindo mais primeiro e terceiro mundos. Prega-se a abertura das fronteiras incondicionalmente, quando na prática temos o forte subsídio de americanos e europeus à agricultura, e o conflito entre Embraer e a canadense Bombardier, duas empresas de ação global, que também se dá por conta de subsídios”, argumenta o pesquisador.

Para Márcio Cataia, ao insistir no discurso do enfraquecimento do poder público, as transnacionais almejam praticar a sua própria política, objetivo que suas pesquisas já sugerem em nível municipal. “Os governos muni-



Jundiaí (no destaque): malha viária moderna e a construção de uma segunda represa para garantir o abastecimento para duas transnacionais de refrigerantes até o ano 2020

Foto: Neldo Cantanti

Mapeando a cultura e o ensino

Em Campinas, Alex Manetta vem mapeando as atividades culturais promovidas pela população pobre. Ele explica que existe um “circuito cultural rígido”, que representa interesses, técnicas, objetos e mensagens vinculados a empresas poderosas, transformando bens culturais em mercadorias e serviços. Grosso modo, as transnacionais acabam por difundir novos gostos e costumes, recorrendo aos meios de comunicação, como tv, rádio, outdoors, internet, jornais, revistas e cinemas.

“Complementar e contraditório, o ‘circuito cultural flexível’ não tem endereço fixo e mantém-se com recursos próprios. Saímos a campo para saber, por exemplo, onde acontecem as festas populares”, diz Alex Manetta. Espalhados por toda a cidade, artesãos, quituteiras, músicos, acrobatas, vendedores de pomadas de banha de peixe e de CD’s

piratas, capoeiristas e pregadores evangélicos difundem a arte do ganha-pão.

Outra pesquisa, a cargo de Bruno Santiago Mastrocola, pretende avaliar o papel das universidades, principalmente as públicas, na conformação do território nacional. O estado de São Paulo possui 450 instituições (42 públicas e 408 privadas), que se concentram em lugares densamente tecnificados, como as regiões metropolitanas de São Paulo e de Campinas. Entretanto, um movimento recente pretende a criação de polos avançados de ensino e pesquisa em outras regiões, com cursos baseados na demanda de empresas. “Estamos analisando a distribuição geográfica dos campi das universidades públicas paulistas, com intuito de avaliar a que se destina esta produção de conhecimentos cada vez mais específicos”, adianta Bruno Mastrocola.



A equipe que desenvolve as pesquisas do Geoplan (sentido horário): professor Márcio Antonio Cataia, Silvana, José de Barros, Clayton, Bruno, Alex, Rita, Fabrício e Marianna

cipais ou mesmo estaduais não têm condições, isoladamente, de arcar com regras e políticas que devem ser únicas para todo o país, evidentemente porque somos uma federação. Há certo enfraquecimento do Estado no que

tange à produção propriamente dita – com as privatizações –, mas cabe a ele manter-se forte na regulação do território. Ao contrário do discurso globalizante, para nós, as modernizações levam ao fortalecimento do Estado”.

idades que nascem, festas populares e às transnacionais

Interpretam a nova paisagem

Foto: Tuca Vieira/Folha Imagem



chamado círculo superior da economia e torna a metrópole mais veloz

O vôo para os grandes negócios

Para Márcio Cataia, a arquitetura do território brasileiro apresenta duas centralidades: uma política, em Brasília, e outra econômica, na cidade de São Paulo. “Todavia, São Paulo detém também o comando político porque é o endereço dos grandes grupos empresariais e concentra as maiores densidades técnicas do território brasileiro”, observa. Orientado pelo professor, Fabrício Gallo vem verificando a ligação deste comando com a produção de soja no Centro-Oeste, a partir do deslocamento de pequenas aeronaves. “Temos muitas dificuldades, pois apenas recentemente o DAC (Departamento de Aviação Civil) começou a sistematizar esses dados. Além disso, as autoridades relutam em divulgá-las até por envolver a segurança daqueles que viajam”, informa o estudante.

Fato é que 62% dos aeroportos de Goiás, 68% de Mato Grosso e 92% de Mato Grosso do Sul estão localizados em fazendas. Em 2000, esta região cultivava 5,5 milhões de hectares de soja, 1,9 milhão de algodão e 900 mil de arroz. “Sabemos que o território não produziu redes físicas adequadas, como estradas e ferrovias, e o avião surge para aproximar o centro de comando das áreas de produção. Apesar dos novos meios de comunicação e informação, o contato face a face ainda é fundamental para o fechamento dos grandes negócios”, observa Márcio Cataia.

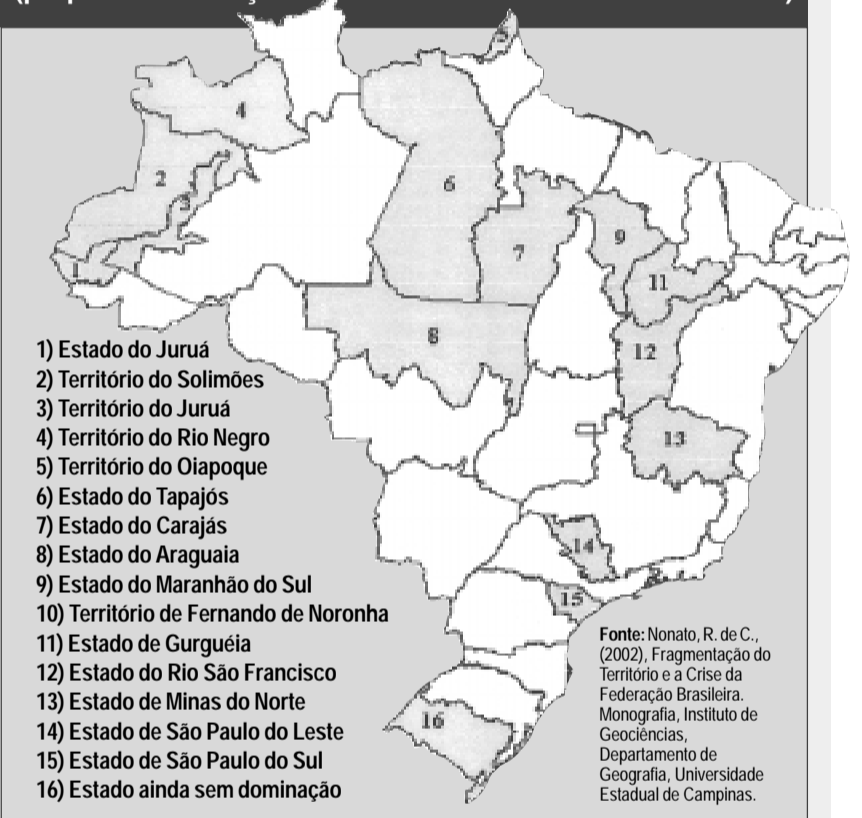
O Brasil possui a segunda frota do mundo de pequenas aeronaves, assim como São Paulo é a segunda cidade em número de helicópteros, perdendo apenas para Nova York. Segundo informações da Associação Brasileira de Aviação Geral, referentes ao ano de 2002, voam pelo país aproximadamente 10.500 aviões pequenos (de modelos de aeroclubes a jatos executivos) e helicópteros.

José de Barros Pinto Filho adotou os helicópteros como alvos de sua pesquisa, pois também simbolizam o circuito superior da economia. O Guia do Helicóptero de 2002 informa que na metrópole de São Paulo operam cerca de 500 aparelhos civis (Nova York possui três vezes mais). Este tráfego deu início à construção de dois heliportos supermodernos, com capacidade para atender mais de 100 helicópteros, oferecendo sala VIP, abastecimento, hangaragem, lavagem, pintura e polimento.

A metrópole concentra 170 dos 250 heliportos do estado. Este número

crece gradativamente, visto que as construtoras, quando querem atrair grandes empresas, projetam prédios já com heliportos. “A opção pelos helicópteros tem como justificativas a segurança, a rapidez e até o chamado ‘efeito demonstração’: ‘quem pode, compra’. Mas o fato é que os helicópteros tornam a cidade muito mais veloz”, afirma Márcio Cataia. Segundo José de Barros, o modelo Dauphin, que pode custar até US\$ 8,5 milhões, voa de São Paulo ao Rio em 1h05 ou 1h10, e de Sorocaba a Congonhas em 20 minutos.

Brasil 2002 – Fragmentação do Território (propostas de criação de novos estados e territórios federais)



Novas tecnologias fazem brotar cidades

Por que cresce o número de cidades no Brasil? O professor Márcio Cataia observa a existência, ainda, do mandonismo, coronelismo, de elites locais que produzem governos municipais ou regionais para que seus interesses passem pela força do Estado na regulação do território, mas adverte que algo de novo vem ocorrendo: “É o surgimento de territórios corporativos, ligados à ação de uma empresa. Antes, cidades eram erguidas ao redor de empresas estatais, significando uma ação do Estado naqueles lugares. Hoje, com a privatização, são as empresas privadas que passam a ter um poder muito grande dentro de certos municípios”, aponta.

Não é por acaso que algumas cidades estão nascendo ao longo de rodovias e sistemas de energia. Estes macro-sistemas técnicos são fundamentais para implantação de redes de fibra óptica, telefonia celular e transmissores de imagens por satélite. A aluna Silvana Cristina da Silva, que começa a investigar esta relação, explica que o binômio “rodovia-energia” proporcionou a integração do território, mas causou ao mesmo tempo sua fragmentação, já que toda modernidade exige uma regulação política, indicada pela criação de municípios ao longo dos macro-sistemas. Segundo dados do IBGE, o número de municípios no Brasil, no meio século entre 1950 e 2000, saltou de 1.889 para 5.561.

A justificativa da modernização do território está igualmente presente nas propostas para a criação de 16 estados no Brasil (veja o mapa). “Os lugares que recebem os equipamentos mais modernos passam a exigir uma nova regulação, que pede a existência de um poder público viabilizador de políticas sócio-territoriais necessárias à ação das empresas”, explica Márcio Cataia. Nos projetos encaminhados ao Congresso Nacional, o principal argumento é de que tais regiões encontram-se distantes do poder público e, por isso, é preciso formar um poder público regional.

Rita de Cássia Nonato, que pesquisa o tema, ressalta as propostas dos estados do Maranhão do Sul, de Gurgueia (no sul do Piauí) e do Rio São Francisco (oeste da Bahia). “Essas regiões constituem hoje uma nova fronteira agrícola, com a expansão da soja do Centro-Oeste para o Nordeste, e vêm incorporando técnicas altamente modernizadas, com uso intensivo da mecanização, adubação e correção de solos”, afirma. Já a redivisão do estado do Amazonas conta com a aprovação do Ministério da Defesa e dos militares. A criação do estado do Juruá e dos territórios federais do Solimões, Juruá e Rio Negro permitiria melhorar a administração e a infraestrutura dessas áreas, e sobretudo reforçar a vigilância nas fronteiras.

Guerra dos lugares – Dentro da dinâmica que provoca a fragmentação do território, acontece o debate em torno da guerra fiscal e da necessidade de uma reforma tributária, que para os integrantes do Geoplan significa apenas a metade do problema. “Mesmo eliminando as isenções fiscais, sobram os incentivos territoriais: doação de terrenos, montagem de infra-estrutura, construção de rodovias, portos, aeroportos, eletrificação, creditização e financeirização do território para a ação das empresas”, observa Márcio Cataia.

O que se chama de guerra fiscal, na opinião do professor, é apenas parte da “guerra dos lugares”, em que os agentes hegemônicos da economia exigem dos lugares sua adequação à competitividade global, sua modernização. “Quando um município oferece isenções fiscais e/ou territoriais (obras de engenharia) para atrair uma empresa, esta lógica acaba por ser imposta a todos os outros lugares. Não se mede, por exemplo, quantos empregos a empresa criou aqui e quantos ficaram desempregados na cidade que deixou. Essa discussão dos lugares, vistos isoladamente, parece trazer efeitos perversos para a produção do território como um todo”, opina.

A “guerra dos lugares” gera ainda uma crise federativa, com um embate entre os governos federal, estado-

al e municipal. “As grandes empresas, ao desembarcar no Brasil, articulam-se junto às três escalas de poder, pois devem cumprir normas federais, estaduais e municipais. Mas não se vê a mesma articulação das escalas do poder público, entre si. Um pequeno município, frente à grande empresa, tem poder de barganha quase nulo em comparação aos governos estadual e federal. Muitas vezes, a consideração de apenas uma escala pode esconder fenômenos que se dão em outra escala”, afirma.

Fenômenos – Tais fenômenos são vistos em Gavião Peixoto, município desmembrado de Araraquara (SP) e onde se instalou a Embraer, e em Jundiá, que acolheu a Pepsi-Cola. Pesquisando a ação da Embraer no município de Gavião Peixoto, Clayton Luiz da Silva lembra que a empresa passou a ter grande poder de normatização do território municipal. No entanto, foi por força de lei federal que ali se implantou uma Área de Segurança Aérea, o que implicou também na regulação do espaço terrestre. “A própria lei de zoneamento foi feita levando-se em conta o pólo aeroespacial, o que é óbvio, mas infelizmente sem a participação da esfera municipal”, diz Márcio Cataia.

Em Jundiá, Marianna Lamas Ramalho foi informada pela prefeitura que a Pepsi-Cola não recebeu in-

centivos fiscais. Porém, como a Coca-Cola montou sua fábrica na mesma área, o poder público investiu R\$ 150 milhões na construção de uma nova represa, dobrando a captação do rio Atibaia. O volume passou de 500 milhões para 4 bilhões de litros de água, com projeto para chegar a 8 bilhões de litros, garantindo o abastecimento para as duas empresas até 2020. “A água de boa qualidade, levada diretamente às fábricas por meio de adutoras, foi um dos principais fatores técnicos para a instalação dessas multinacionais em Jundiá. A proximidade dos dois maiores mercados – Grande São Paulo e região de Campinas –, com moderno sistema viário, também influenciou na decisão”, diz Marianna.

Ainda assim, o professor Márcio Cataia insiste que o enfraquecimento do Estado permanece no discurso. “Sendo o município uma escala do poder, esta ação pontual de grandes empresas indicaria enfraquecimento do Estado. Acontece que a Área de Segurança Aérea em Gavião Peixoto só pôde ser instituída por lei federal, o que veio a reforçar a presença do Estado”, pondera. O pesquisador reitera que o Estado vai perdendo a capacidade de organizar, em quantidade e qualidade, os objetos e as grandes obras de engenharia do território, mas fica com o papel regulador das normas políticas para que as coisas aconteçam.