

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A interpretação apresentada pretendeu constituir-se em uma síntese da realidade, na perspectiva colocada por FOUREZ (1995, p. 37) segundo a qual “a síntese não é porém uma visão absoluta das coisas: é simplesmente uma nova maneira de ver, resultado da investigação realizada. Torna-se além disso uma nova tese que, por sua vez, poderá ser confrontada a uma antítese, a fim de produzir uma nova síntese que se tornará uma nova tese, e assim por diante”.

Trata-se, portanto, de um constante reinício, porém o ponto de partida nunca é o mesmo, pelo contrário, o novo início encontra-se, obrigatoriamente, no fim do processo anterior. Trata-se da superação, processo pelo qual a originalidade pretendida com o trabalho se mostra frágil quando o mesmo é finalizado, pois tudo o que se pretendia compreender parece lógico, objetivo e banal, posto que novas questões parecem mais relevantes do que aquelas que motivaram seu início.

Com isso as conclusões se mostram ora provisórias ora parciais, pois carecem de um outro aprofundamento, no qual as questões iniciais são superadas por novas, capazes de fomentar seu reinício.

Assim, o que se pretende nessas considerações finais é, além de resgatar conclusões fundamentais do trabalho, apontar para questões futuras, decorrentes das reflexões até aqui expressas e da nova realidade que se apresenta para Curitiba.

Duas grandes questões traduzem a problemática central que foi desenvolvida no presente trabalho, são elas: porque importantes indústrias automobilísticas escolheram como localização a Região Metropolitana de Curitiba e porque essas mesmas indústrias não se localizaram no município de Curitiba.

O processo de busca da compreensão dessas questões levou ao desdobramento dos próprios questionamentos e ao aprofundamento dos caminhos teóricos capazes de auxiliar na sua explicação.

Assim, à luz do processo de reestruturação sócio-espacial, mostramos que a nova territorialidade da indústria em Curitiba relaciona-se diretamente à emergência dos novos processos produtivos característicos das principais indústrias instaladas na fase recente, sobretudo as automobilísticas.

Destacamos também que dessa nova fase industrial inaugurada nos anos de 1995 guarda estreita relação com a fase anterior, dos 70, o que não significa a inexistência de importantes alterações entre ambas. A ruptura na dinâmica industrial ocorreu em 1970, pois foi nesse momento que a estrutura produtiva se alterou sobremaneira, relativizando a grande dependência que existia entre indústria e agropecuária, o que se deu a partir da implantação das indústrias dinâmicas, principalmente relacionadas ao complexo metal-mecânico, concentradas em Curitiba e Araucária, portanto na Região Metropolitana de Curitiba.

No entanto, as modificações ocorridas em relação à atividade industrial entre os anos 70 e 90 não podem ser negligenciadas, em grande parte porque ocorreram significativas alterações na participação dos gêneros componentes da estrutura produtiva. Assim, o gênero material de transporte, sobretudo no segmento de veículos leves, teve papel fundamental no desencadeamento do processo transformador não apenas localmente, como também em relação ao país. Localmente porque passou a ser o gênero de maior destaque e por se organizar a partir de um novo paradigma produtivo levando à constituição dos complexos de produção flexíveis e produzindo uma nova territorialidade da indústria; nacionalmente porque a partir de então intensificou-se a instalação de fábricas de automóveis fora dos centros de localização tradicionais, principalmente São Paulo e Minas Gerais, apresentando evidências sobre o deslocamento da indústria pelo território brasileiro.

Em meio a essa realidade, Curitiba passou por mudanças significativas no que concerne à dimensão urbana e industrial. Na dimensão urbana, o processo de desconcentração territorial produziu, sobretudo a partir dos anos 90, uma nova forma urbana, denominada de aglomerado metropolitano que não pode ser confundida com a Região Metropolitana. Na dimensão industrial passaram a se destacar as atividades relacionadas à produção de *software*, revelando uma grande sintonia com as imagens recorrentemente associadas à Curitiba, na medida em que tais atividades reforçam as qualidades de cidade inovadora no âmbito do planejamento urbano e do meio ambiente. Contudo, durante certo tempo essas qualidades de Curitiba se restringiram à criação de uma imagem contemplativa de cidade e a passagem dessa condição para a de metrópole competitiva ocorreu quando à imagem acrescentou-se um forte interesse de grandes capitais internacionais não só relacionados à indústria, como

também aos serviços e comércio, sobretudo àqueles voltados às empresas. Tais transformações nos levaram a concluir pela recomposição não só espacial de Curitiba, expressa no aglomerado metropolitano, como também funcional, expressa através dos novos serviços e atividades emergentes e estreitamente relacionadas à nova fase industrial. Esse foi o caminho para a reafirmação da centralidade de Curitiba.

No âmbito das reflexões futuras, não poderíamos encerrar esse trabalho sem destacar certas alterações no contexto urbano paranaense, dentre elas aquelas constatadas a partir dos resultados preliminares do Censo 2000, que indicam o fortalecimento das espacialidades de concentração em todo o estado do Paraná, ou seja, o crescimento populacional não mais restrito a um único município mais sim a um conjunto, de caráter metropolitano ou não. Assim, são cada vez mais comuns os aglomerados urbanos, com destaque para aqueles capitaneados por Londrina-Maringá, Foz do Iguaçu-Cascavel, além da consolidação do aglomerado metropolitano de Curitiba.

Com isso as questões decorrentes da gestão desses aglomerados, despontam como um dos principais problemas a serem enfrentados nos anos vindouros. Isso não seria diferente para Curitiba, onde tem sido colocado em xeque na atualidade toda sua tradição em planejamento urbano, posto que a cidade foi planejada a partir de uma lógica segundo a qual os limites da ação planejadora eram os mesmos que os limites político-administrativos do município. Tal lógica já não é mais possível, posto que a cidade se expandiu para muito além de seus limites legais, criando uma nova forma urbana, qual seja o aglomerado metropolitano. Curitiba se desconcentrou, se expandiu territorialmente e tem que assumir as demandas oriundas de sua nova condição urbana, dentre elas a reinvenção das formas de gestão e intervenção nesse espaço.

A nova dinâmica industrial apresenta-se como decisiva para reforçar a seletividade espacial na RMC e aprofundar a conformação do aglomerado metropolitano, ressaltando-o como lugar privilegiado da materialização dos novos processos sociais e econômicos decorrentes da reestruturação.

Ao mesmo tempo intensificam-se as relações de Curitiba com o mundo, pois a internacionalização passa a estar presente no cotidiano da cidade, seja através das

novas indústrias, das redes varejistas, das cadeias de lojas de produtos e serviços, dos hotéis, dentre outros.

Contudo, essa inserção no mundo globalizado não apresenta apenas faces positivas, pois coloca lado a lado interesses conflitantes em razão mesmo das distintas dimensões das empresas, por exemplo, a chegada de grandes redes de hipermercados provocou um grande conflito com os fornecedores sobretudo de hortifrutigranjeiros, evidenciando a disparidade de condições e do relacionamento entre os fornecedores locais e as estratégias e compromissos globais. O mesmo se deu com as indústrias automobilísticas, que trouxeram toda sua rede de fornecedores globais, reduzindo a níveis pouco significativos a possibilidade de participação das indústrias locais no processo produtivo. No setor hoteleiro é o capital local que se responsabiliza pela construção dos estabelecimentos, os quais ao serem administrados por bandeiras internacionais, passam a se inserir num outro patamar de negócios, fazendo com que parte importante dos resultados financeiros do processo não seja capturada pela escala do local ou mesmo regional.

No âmbito das novas indústrias o recente anúncio da Chrysler de fechar sua unidade implantada em Campo Largo, exemplifica o completo desprendimento dos grandes capitais em relação à dimensão local. Assim, todas as ações do Estado (representado tanto pelo governo estadual quanto pelas prefeituras) em promover a atração de grandes capitais, particularmente industriais, como se os mesmos fossem a solução dos problemas sócio-econômicos, se mostram, mais do que nunca, subordinadas a interesses particulares e individualizados ao nível de cada empresa. Com isso, a concessão de incentivos e benefícios faz com que a empresa tenha um baixo custo de implantação, na medida em que é subsidiada por capitais públicos, não havendo a mobilização da totalidade dos capitais necessários, tornando mais fácil a decisão de se “desinstalar”.

Tal situação aponta para um importante dilema futuro, qual seja, aquele que se refere à afirmação dos novos espaços industriais produzidos no Brasil sob a forte influência dos grandes capitais internacionais, na medida em que a temporalidade de tais implantações é incerta, expressão mesmo da flexibilidade que os caracteriza. Isso nos coloca uma importante questão, qual será o futuro das cidades e das regiões que se inserem recentemente no processo de desconcentração da indústria brasileira, se

exemplos como o da Chrysler se transformarem em regra e não exceção? Que futuro terão os aglomerados urbanos, para os quais foram atraídos grandes contingentes de população em razão da presença da indústria se a mesma se mostra cada dia mais volátil? Como serão os espaços que expressarão as temporalidades curtas dos grandes capitais industriais?

Tais questões nos parecem fundamentais, posto que se mostraram reais ao longo do desenvolvimento deste trabalho, evidenciando mais uma vez a celeridade que caracteriza a realidade e nossa lentidão (necessária e positiva) em conseguir compreendê-la teoricamente.

Assim, enquanto buscávamos compreender a dimensão das mudanças no âmbito da indústria, focalizando sobretudo as três indústrias automobilísticas que se implantaram no aglomerado metropolitano após 1995, eis que uma delas, a Chrysler, fecha sua unidade produtiva de Campo Largo, encerrando um capítulo que nem bem começara a ser escrito, posto que sua vida produtiva não teve mais do que três anos.

Como explicar tamanha brevidade? Como explicar a desmobilização de capitais, empregos e dos espaços industriais recém produzidos, além dos custos envolvidos no processo, dentre outros, doação de terrenos, isenção de impostos, dotação de infra-estrutura?

O desfecho do "caso" Chrysler permite reforçar aquilo que foi afirmado no interior do trabalho no que diz respeito à força dos incentivos para a atração industrial. Diante do fato de ter recebido incentivos que dilataram o prazo de recolhimento do ICMS e diante do fato de que, ao fechar sua unidade produtiva deveria quitar essa dívida com o governo estadual, calculada em cerca de R\$ 100 milhões, a Chrysler adota a estratégia de postergar o fechamento da unidade e, com isso, posterga também o referido pagamento. Nesse ínterim os empregados vivem uma incomoda situação de férias coletivas, o que leva muitos deles a se adiantarem e pedirem o desligamento da empresa.

Igualmente afirmamos que o Mercosul teve um peso importante na nova fase industrial, em virtude de representar um grande mercado consumidor para a indústria automobilística e, mais uma vez, a realidade demonstra o ritmo veloz de suas transformações e as dificuldades para sua apreensão, pois o agravamento da crise

Argentina e seus possíveis desdobramentos no Brasil, são razões mais do que suficientes para se questionar a viabilidade futura do Mercosul.

Tendo como pressuposto os impasses apontados ao longo do trabalho, as transformações, as mudanças de curso dos acontecimentos, os interesses conflitantes, o favorecimento dos grandes capitais, o *city marketing*, o aumento da população, a exacerbação das desigualdades sociais, dentre outros, é que se tem verdadeiramente um novo espaço urbano produzido.

Compreender como isso ocorreu em Curitiba foi o desafio do trabalho que se encerra. Ao propor uma distinta leitura da realidade em foco, não teve a pretensão de que esta fosse a melhor, tampouco a mais verdadeira, mas apenas uma possibilidade, que se entrelaça a uma trajetória pessoal apoiada na Geografia como ferramenta de compreensão da realidade e pela inquietação em face das opções que são feitas em nome da sociedade, tal qual aconteceu com o processo recente de industrialização no aglomerado metropolitano de Curitiba.

Assim, a Curitiba do início da investigação não é a mesma do final, esperamos ter tido a habilidade de demonstrar isso através das inúmeras informações apresentadas e discutidas. O mesmo se pode afirmar para a indústria, quando as alterações na estrutura produtiva iniciadas nos anos 70 se consolidam, porém com nítido predomínio do gênero material de transportes, o grande responsável pelas transformações recentes. Mas não foi apenas a estrutura produtiva que mudou, de modo indissociável ocorreram importantes alterações no processo produtivo e na lógica de localização industrial que se territorializam no aglomerado metropolitano, o qual passa reproduzir, numa base territorial ampliada, as condições gerais de produção antes restritas à Curitiba.