



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Instituto de geografia

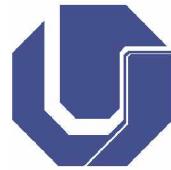
Programa de pós-graduação em Geografia

Mestrado Acadêmico em Geografia

MARIANA FORLINI MARCHINI

A EMBRAER GAVIÃO PEIXOTO, SP: transformações socioespaciais após a instalação da empresa em 2001

Uberlândia, BRASIL
2017



MARIANA FORLINI MARCHINI

A EMBRAER GAVIÃO PEIXOTO, SP: transformações socioespaciais após a instalação da empresa em 2001

Dissertação apresentada ao Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como parte dos requisitos para a obtenção do título de **Mestre em Geografia**.

Área de concentração: Geografia e gestão do território

Linha de pesquisa: Análise, Planejamento e Gestão dos Espaços Urbanos e Rurais

Orientador: Vicente de Paulo da Silva

Uberlândia, BRASIL
2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

M317 Marchini, Mariana Forlini, 1990-
2017 A Embraer Gavião Peixoto, SP : transformações socioespaciais após
a instalação da empresa em 2001 / Mariana Forlini Marchini. - 2017.
134 f. : il.

Orientador: Vicente de Paulo da Silva.
Dissertação (mestrado) -- Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em Geografia.
Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Geografia regional - Gavião Peixoto (SP) -
Teses. 3. Gavião Peixoto (SP) - Condições sociais - Teses. 4.
Desenvolvimento regional - Gavião Peixoto (SP) - Teses. I. Silva,
Vicente de Paulo da. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa
de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1



MARIANA FORLINI MARCHINI

**A EMBRAER EM GAVIÃO PEIXOTO (SP): TRANSFORMAÇÕES
SOCIOESPACIAIS APÓS A INSTALAÇÃO DA EMPRESA EM 2001**

Professor Dr. Vicente de Paulo da Silva - UFU

Professor Dr.ª Ana Emilia de Quadros Ferraz - UESB - BA

Professora Dr.ª Geisa Daise Gumiero Cleps - UFU

Data: 26 / 05 de 2017

Resultado: Aprovada

Às mulheres de minha vida e ao João que a cada dia mostra que veio para ficar.

Agradecimentos

À minha mãe pelo amor incondicional e lutas diárias, à minha vó (*in memoriam*) que sempre mostrou coragem diante às adversidades, à minha tia Lúcia e às primas Isabela e Gabriela pela união familiar. Ao João pelo cuidado e dedicação que tem dado a nós dois, desde àquela noite em Paris, *merci!*

Aos meus amigos, em especial ao Dayme por sempre ouvir meus desabafos, ser parceiro e me socorrer nas horas difíceis em Uberlândia e ao Marcelo pela ajuda com a pesquisa, além de Thales, Túlio, Guilherme e Juliana pelos momentos de alegrias, mesmo à distância. E à Gabi, que por pouco tempo, ainda sim, fez diferença.

Aos meus professores da escola; professores do Curso de Geografia da Faculdade de Ciências Integradas do Pontal; professores da Universidade de Coimbra e ao Professor João Cleps Júnior, que enquanto coordenador do PPGEO/ UFU foi justo em suas atribuições, possibilitando-me concorrer à bolsa acadêmica, e a todos que de alguma forma me ajudaram a conquistar esse lugar.

Ao Professor Orientador Vicente, pela dedicação e paciência durante o desenvolvimento desta pesquisa.

À Prefeitura Municipal de Gavião Peixoto pelo apoio à pesquisa.

À Capes pela concessão da bolsa.

“Depressão, ansiedade e ataques de pânico não são sinais de franqueza. Eles são sinais de ter tentado manter-se forte de forma demasiado longa.”
Autor desconhecido

Resumo

Este trabalho se calca na problemática de análise das mudanças ocorridas no município de Gavião Peixoto, localizado na Região Administrativa Central do estado de São Paulo, e região após a instalação de uma indústria aeronáutica, a Embraer S.A., em 2001 no local. O objetivo central da pesquisa é avaliar alguns indicadores sociais do município, como dados estatísticos e por meio de pesquisas de campo no distrito urbano embasadas em questionários com a população e na referida empresa, além de equipamentos urbanos regionais como critérios de interpretação dessas mudanças. Como metodologias foram realizadas leituras que atendessem à temática da indústria na rede urbana paulista e sua desconcentração da região metropolitana para o interior do estado. Para subsidiar embasamentos relacionados à dinâmica da Embraer S.A. como empresa global do setor aeronáutico buscou-se, além de pesquisas acadêmicas, dados primários junto à própria empresa. Os resultados obtidos ditam uma dinâmica local diferenciada, daquela antes percebida, e até então desconhecida pelo município de Gavião Peixoto, que tinha na agricultura sua base econômica. Porém, os avanços regionais foram de maior impacto, sobretudo na cidade de Araraquara, no que diz respeito à prestação de serviços, entre eles, os imobiliários, comércio e educacionais, como a criação de cursos de capacitação técnica que atendem à demanda da aviação, além de equipamentos urbanos, como hotéis, supermercados e *shopping Center*, uma vez que Araraquara é a cidade que mais concentra funcionários da Embraer S.A. e suas famílias. São Carlos também se beneficiou da instalação da Embraer S.A. com a criação do Curso Superior de Engenharia Aeronáutica na Universidade de São Paulo (USP) e outras atividades ligadas ao ramo aeronáutico, como o Centro de Manutenções de Aeronaves Tam e seu museu, transferido em 2016 para São Paulo e a empresa de dirigíveis “Airship do Brasil”, fatores que impulsionaram a sustentação de um Polo Tecnológico Aeronáutico Regional. Em Gavião Peixoto, mesmo tendo passado 15 anos de operacionalidade da indústria no município, as transformações locais mostram-se ainda tímidas, desde o crescimento da população à oferta de mão de obra direta, atribuindo-se a essas mudanças mais razões ligadas às novas políticas governamentais que alteraram o padrão das classes consumidoras em todo o país e à melhora dos serviços públicos nessa mesma vertente, ao invés de serem justificadas pela presença da Embraer S.A. Isso porque, a indústria aeronáutica se relaciona pouco com o local diretamente, a não ser pela oferta de poucos funcionários de menor qualificação técnica e da arrecadação fiscal que o município passou a receber em 2016, o que poderá trazer mudanças mais efetivas a partir de então. Conclui-se que as relações estabelecidas pela Embraer S.A. em Gavião Peixoto são mais densas e necessitam de uma dinamicidade em redes maior que aquela oferecida localmente, tendo, portanto, que buscar relações em outras cidades da região e mesmo fora dela, haja vista que a forte especificidade do setor aeronáutico exige dentro de sua cadeia produtiva uma mão de obra altamente qualificada, redes logísticas fluidas, serviços especializados, além de equipamentos que sirvam ao suprimento das necessidades por ela demandadas.

Palavras-chave: Gavião Peixoto, Embraer S.A., transformações econômicas

Résumé

Ce travail est fondé sur la problématique de l'analyse des changements survenus dans la commune de Gavião Peixoto, située dans la Région Administrative Centrale de l'état de São Paulo, et de la région à la suite de l'installation d'une industrie aéronautique, Embraer S.A., en 2001. Le but central de la recherche est d'évaluer certains indicateurs sociaux de la municipalité, avec des données statistiques et une recherche sur le terrain avec des questionnaires administrés à la population et dans cette société, ainsi que les installations urbaines régionales comme référence de l'interprétation de ces changements. La méthodologie utilisée a été une analyse de la littérature où l'industrie a rencontré un problème dans le réseau urbain de l'état de São Paulo et sa décentralisation de la région métropolitaine vers l'intérieur de l'état. Pour soutenir les emplacements liés à la dynamique d'Embraer S.A. comme une entreprise mondiale dans l'industrie de l'aéronautique, il a été demandé, en plus de la recherche universitaire, des données primaires par la société elle-même. Les résultats montrent un lieu avec une dynamique différenciée par rapport à celle perçue auparavant, et jusque-là inconnue de la municipalité de Gavião Peixoto qui avait avec l'agriculture sa base économique. Cependant, les développements régionaux ont eu un impact plus grand, notamment dans la ville d'Araraquara, par rapport à la prestation de services, y compris, dans l'immobilier, le commerce et l'éducation avec la création de cours de formations techniques qui répondent à la demande de l'aviation, ainsi que des équipements urbains, tels que les hôtels, les supermarchés et les centres commerciaux. En effet, Araraquara est la ville qui concentre le plus d'employés d'Embraer S.A. et leurs familles. São Carlos a également bénéficié de l'installation d'Embraer S.A. avec la création du Cours Supérieur en Ingénierie Aéronautique à l'Université de São Paulo (USP) et d'autres activités liées à l'industrie aéronautique, comme le Centre de Maintenance d'avions Tam et son musée, transféré en 2016 à São Paulo et la société de dirigeables "Airship Brésil," facteurs ayant soutenu la mise en place d'un pôle technologique aéronautique régional. À Gavião Peixoto, même après 15 années de fonctionnement de l'industrie dans la ville, les transformations locales se sont montrées encore timides, de la croissance de la population à l'offre de travail de main-d'œuvre directe. Ces changements étant attribués à des raisons qui sont liées aux nouvelles politiques gouvernementales, responsables de la modification de la structure des classes de consommateurs dans tout le pays et l'amélioration des services publics dans ce même sens, au lieu d'être justifié par la présence d'Embraer S.A. Ceci s'explique car l'industrie aéronautique est peu en relation avec le site directement, à part par pour peu d'offres de personnel des qualifications techniques moins avancées et les recettes fiscales que la municipalité a commencé à recevoir en 2016, ce qui pourrait apporter un changement plus efficace à partir de ce moment-là. Nous concluons que les relations établies par Embraer S.A. à Gavião Peixoto sont plus denses et ont besoin d'un dynamisme en réseaux plus important que ceux offerts localement. De ce fait, il faut chercher des relations avec d'autres villes de la région et même au-delà, étant donné la forte spécificité que l'industrie de l'aviation exige au sein de sa chaîne d'approvisionnement d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, des réseaux logistiques fluides, des services spécialisés et de l'équipement lui servant de fourniture.

Mots-clés: Gavião Peixoto, Embraer S.A., transformations économiques

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Estratificação da rede de fornecedores por sistemas tecnológicos da Embraer	31
Imagen 1	Aeronaves desenvolvidas e fabricas pela Embraer na década de 1970	24
Imagen 2	Aeronave modelo ERJ-145	27
Imagen 3	Espacialização mundial da Embraer S.A.	33
Imagen 4	Prédio da prefeitura Municipal de Gavião Peixoto	54
Imagen 5	Estabelecimento agropecuário no distrito urbano de Gavião Peixoto	63
Imagen 6	Comércio diversificado no distrito urbano de Gavião Peixoto	64
Imagen 7	Agência dos Correios, Posto de atendimento Bradesco e Santander, ao lado, um comércio agropecuário	66
Imagen 8	Unidade Básica de Saúde (UBS) no distrito urbano de Gavião Peixoto	70
Imagen 9	Mulheres durante aula de pintura em tecidos no Centro de Assistência Social do município	71
Imagen 10	Planta industrial da Embraer S.A em Gavião Peixoto	76
Imagen 11	Hangar de desenvolvimento da aeronave Gripen, em parceria com a sueca Saab, em Gavião Peixoto	80
Imagen 12	Aeronaves produzidas pela Embraer em Gavião Peixoto	81
Imagen 13	Estacionamento de ônibus do turno administrativo de trabalho na Embraer S.A Gavião Peixoto	87
Imagen 14	Localização geográfica dos hotéis utilizados pela Embraer na cidade de Araraquara	89
Imagen 15	Apresentação das cidades de entorno da Embraer S.A. Gavião Peixoto aos funcionários transferidos em 2016.	93

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Localização geográfica de Gavião Peixoto, seu Distrito Urbano e Embraer S.A. no município	55
Mapa 2	Cidades que atendem à Embraer com fluxo diário de funcionários de outras cidades	85
Mapa 3	Localização geográfica dos hotéis utilizados pela Embraer na cidade de Araraquara e rodovias	90

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 1	Número de estabelecimentos por setor no município de Gavião Peixoto	65
Tabela 2	Número de ônibus fretados para transporte de funcionários de cidades adjacentes à Embraer Gavião Peixoto	86
Quadro 1	Fatores de repulsão da Embraer em São José dos Campos (SJC) <i>versus</i> fatores de atração da Embraer para Gavião Peixoto	74
Quadro 2	Histórico de produção e modernização de aeronaves na Unidade Gavião Peixoto (2001-2016)	83

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Histórico de empregados diretos pela Embraer em todo o mundo (2010-2016)	33
Gráfico 2	Número de entrega de aeronaves pela Embraer por segmento (2001-2016)	35
Gráfico 3	Aeronaves comerciais vendidas e em carteira de pedidos (2016)	36
Gráfico 4	Mostra da população do município de Gavião Peixoto desde sua emancipação (1997-2016)	57
Gráfico 5	Arrecadação pública do município de Gavião Peixoto (2001 a 2016)	59
Gráfico 6	Produção agrícola por hectare em Gavião Peixoto (2015)	61
Gráfico 7	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica municipal de Gavião Peixoto	68
Gráfico 8	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica estadual de Gavião Peixoto	68
Gráfico 9	Histórico de entregas de aeronaves fabricadas pela Embraer em Gavião Peixoto	80

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CASAER – Catálogo de Empresas do Setor Aeroespacial
CPFL - Companhia Paulista de Força e Luz
CTA - Centro de Tecnologia Aeronáutica
DCTA – Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial
DIPAM – Declaração para o Índice de Participação dos Municípios
EJA- Educação de Jovens e Adultos
EMBRAER- Empresa Brasileira de Aeronáutica
ENEM - Exame Nacional do Ensino Médio
ETEP - Faculdade de Tecnologia de São José dos Campos
EUA – Estados Unidos da América
FAB – Força Aérea Brasileira
GPX - Gavião Peixoto
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
IDEB - Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
IFSP - Instituto Federal do Estado de São Paulo
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano
ISSQN – Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza
ITA - Instituto Tecnológico de Aeronáutica
MIT - *Massachusetts Institute of Technology*
OMC – Organização Mundial do Comércio
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PEE - Programa de Especialização em Engenharia
P&D – Pesquisa e Desenvolvimento
RAC – Região Administrativa Central
REGIC - Regiões de Influência das Cidades
SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SP – São Paulo
S.A. - Sociedade Anônima
UBS - Unidade Básica de Saúde
UNICEP - Centro Universitário Central Paulista
UNIP - Universidade Paulista
UNITAU - Universidade de Taubaté
UNIVAP - Universidade do Vale da Paraíba

Sumário

1.	INTRODUÇÃO	17
2.	CAPÍTULO I - HISTÓRICO DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA NO BRASIL E O PROCESSO DE DESCONCENTRAÇÃO PRODUTIVA DA EMBRAER S.A. EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	22
2.1.	O processo de desconcentração produtiva da Embraer em São José dos Campos	39
3.	CAPÍTULO II – APRESENTAÇÃO DA ÁREA E OBJETO DE ESTUDO E PRINCIPAIS EFEITOS DA INSTALAÇÃO DA EMBRAER S.A. EM GAVIÃO PEIXOTO	52
3.1	O processo de instalação da Embraer em Gavião Peixoto e seus efeitos locais e regionais	73
4.	CAPÍTULO III - OS EFEITOS GERADOS A PARTIR DA INSERÇÃO DA EMBRAER EM GAVIÃO PEIXOTO	95
5.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	111
6.	REFERÊNCIAS	114
	APÊNDICES	121
	ANEXOS	122

1. INTRODUÇÃO

Em sua atual estruturação produtiva, vislumbramos compreender o município de Gavião Peixoto, no estado de São Paulo, a partir da instalação da Embraer S.A. e as transformações que aconteceram em função dessa instalação na região. Primeiramente, nos dispomos a entender a Embraer em sua nova estrutura produtiva, desde sua criação à nova fase pós-privatização.

Depois disso, incluir a discussão de um empreendimento industrial do setor aeronáutico inserido num município de pequeno efetivo populacional e de poucos atrativos econômicos, pré-estabelecidos pela indústria, sobretudo, pela ótica de dinâmica política, social e econômica desenvolvida no município para a chegada, em 2001, dessa indústria.

Em seguida, empreendeu-se a apresentar os principais desafios enfrentados pela Embraer de acordo com a percepção dos moradores de Gavião e pelo próprio município na relação dialética estabelecida entre eles.

Ao escolher o município de Gavião Peixoto como polo de investimentos, a Embraer instala a unidade produtora aeronáutica local que é receptora de mão de obra altamente especializada, além da produção de peças, componentes e vários tipos de ordenamentos de sua cadeia produtiva situados em diferentes pontos do território nacional e mesmo de outros países. Isso evidencia uma realidade passível de ser interpretada à luz das análises urbano-industriais, do ordenamento territorial e da verticalização produtiva, as quais serão especificamente trabalhadas ao longo desse trabalho.

O presente estudo se justifica por contribuir com a Geografia enquanto uma pesquisa qualitativa de realidade multifacetada e em construção, cujas nuances decorrem das estratégias geoespaciais de uma das empresas globais líderes no setor de aeronáutica. Esse é o caso da Embraer S.A, desde o ano de 2001, quando da instalação de uma de suas unidades de produção no município de Gavião Peixoto que, sendo recém emancipado do município de Araraquara, apresentava poucos atrativos, tanto industriais, quanto urbanos, e, principalmente, de mão de obra especializada.

A delimitação do problema de nosso estudo está calcada na relação entre a indústria estabelecida pela Embraer S.A. no município de Gavião Peixoto e as transformações socioespaciais que ocorrem local e regionalmente em razão dos investimentos e processos articulados envolvidos nessa análise.

Dadas as características embrionárias do município em relação aos equipamentos urbanos e suas características sociopolíticas, dentre outras questões, procuramos analisar o processo em que Gavião Peixoto conseguiu, em termos econômicos, políticos e produtivos, atrair a Embraer em seu território e quais foram os principais efeitos provocados desde 2001 até o presente momento, ano de 2016. Assim, analisamos as transformações sociais, políticas e econômicas que envolveram o município de Gavião Peixoto/SP com a chegada da Embraer em seu território em 2001 e quais os processos políticos articulados nessa relação, como objetivos de nosso trabalho.

A metodologia, segundo Texeira (2008), é a forma conhecida como uma etimologia que visa a obter o estudo dos caminhos a serem traçados para o trabalho científico, bem como os instrumentos necessários para sua realização, pois é por meio desta que se respondem às necessidades de como fazer de forma eficiente todo o desenvolvimento da pesquisa.

Dentre os vários caminhos metodológicos passíveis de serem acatados, optamos por delimitar este estudo como uma pesquisa qualitativa, conforme Triviños (1987, p. 129), o qual afirma que “os pesquisadores qualitativos estão preocupados com o processo e não simplesmente com os resultados e o produto”. O método qualitativo não estuda o objeto em si isoladamente, mas busca analisar as relações que ele possui entre elementos de seu entorno através de mostras numéricas, técnicas estatísticas, gráficos e tabelas, além de diagnosticar os fenômenos e suas significações pelas pessoas que o vivenciam. Prioriza-se para esses casos o processo e não o produto.

Nossa análise, portanto, compreendeu o histórico de desenvolvimento da Embraer S. A. em Gavião Peixoto, seus efeitos ao longo dos últimos 15 anos e, não somente, os resultados hoje diagnosticados localmente.

Para isso, a pesquisa foi dividida em diferentes fases de investigação e compuseram o conjunto que forma essa dissertação. Nesse sentido, utilizamos de revisão e reflexão bibliográficas, levantamento de dados primários e secundários, trabalhos de campo, além da fase de delimitação dos recortes espacial e temporal, a priori selecionados. O cruzamento das informações e dados levantados permitiu a análise e identificação de uma realidade complexa, que é a desconcentração industrial aeronáutica de São José dos Campos, São Paulo e a consequente instalação de uma indústria do porte da Embraer, com uma cadeia produtiva articulada em redes globais no município do interior paulista, Gavião Peixoto.

Assim, o trabalho constitui-se de três capítulos, ou seções, além da introdução e considerações finais. Neste, buscamos responder à questão das mudanças locais e regionais, além dos aportes técnicos à manutenção da Embraer em Gavião Peixoto, dadas as distintas realidades de cada um, onde de um lado há a empresa global e de outro, o município com características locais e pouca expressividade na rede urbana.

Na primeira seção deste trabalho, tem-se um estudo da indústria aeronáutica brasileira com aporte maior no que diz respeito à Embraer S.A., desde sua criação, em 1969, até seu processo de expansão em produção de aeronaves e espaços globais de atuação. Além disso, também foi abordada a desconcentração da indústria aeronáutica em São José dos Campos, SP, e sua chegada a Gavião Peixoto, quando tratamos de seus reflexos locais e regionais.

A segunda seção contempla a caracterização da área e o objeto de estudos, onde se tem o município de Gavião Peixoto, SP, como protagonista dessa complexa realidade em função de sediar, em seu território, a nova unidade de uma grande indústria de expressão internacional. Ainda nessa seção, apresentam-se os efeitos da indústria aeronáutica Embraer S.A. em Gavião Peixoto durante a operação desta unidade produtiva. Para tanto, deslumbra-se que os efeitos dessa indústria são refletidos para além dos limites administrativos municipais, sendo também, e de forma mais incisiva, notados em sua região de entorno¹.

Para a terceira seção, por fim, tem-se a abordagem da análise dos questionários aplicados à população e a entrevista junto ao representante do poder público municipal da atual gestão, que deram norte ao entendimento dos efeitos reais sentidos pela população local, bem como números que mostram as transformações ao longo dos anos em decorrência dos reflexos deixados pela presença da Embraer no local.

Para esta seção, portanto, utilizou-se da aplicação de questionários à população local e entrevista ao representante do poder público local, os quais encaminharam nossa análise à realidade local. Detalhes dos questionários e entrevista estão dispostos no decorrer do referido capítulo.

¹ Para nós, neste trabalho, foi considerada como região de entorno o recorte espacial daqueles municípios que, diretamente, tem relações com a cadeia produtiva da Embraer S.A. no município de Gavião Peixoto e onde notamos que houve mudanças em decorrência da organização produtiva aeronáutica. São eles: São Carlos, Araraquara e Matão.

A significação do trabalho dita que houve uma dinamização do trabalho em Gavião Peixoto, porém, a dinamização foi ainda mais marcante ao nível regional, quando percebemos que essa unidade, embora materializada no espaço territorial de um município, não se restringe a ele, mas sua inserção está ao nível regional e movimenta toda uma realidade que extrapola o espaço local.

Neste trabalho, o que se apresenta, portanto, são aspectos da investigação teórica, as conjunturas política e social do município de Gavião Peixoto, passando pela análise do processo de dispersão industrial da Embraer oriundo de São José dos Campos com a recapitulação do histórico da indústria aeronáutica no Brasil e sua reconfiguração territorial desde quando Gavião Peixoto recebeu a Embraer.

A base do estudo é uma combinação entre, de um lado, pesquisa teórico-conceitual e documental e, de outro lado, pesquisa de campo realizada na Embraer e na cidade de Gavião Peixoto entre maio e junho de 2016, sendo estas na forma de entrevistas e aplicação de questionários junto à população.

Ao final do trabalho concluímos que, apesar da Embraer S.A. ter uma planta produtiva localizada no município de Gavião Peixoto, na Região Administrativa Central² (RAC) do estado de São Paulo, as relações que a empresa apresenta quase não se direcionam ao interior do município e à sua sede administrativa; mas ao contrário, as forças principais e mais atuantes se ligam a outras cidades dentro da própria RAC, como Araraquara, por exemplo, e ainda cidades fora desse recorte, como São José dos Campos e até em outros países.

²A Região Administrativa Central (RAC) é formada por 26 municípios distribuídos em 11.094 km², área equivalente a 4,47% do total estadual, sendo eles: Américo Brasiliense, Araraquara, Boa Esperança do Sul, Borborema, Cândido Rodrigues, Descalvado, Dourado, Fernando Prestes, Gavião Peixoto, Ibaté, Ibitinga, Itápolis, Matão, Motuca, Nova Europa, Porto Ferreira, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa Ernestina, Santa Lúcia, Santa Rita do Passa Quatro, São Carlos, Tabatinga, Taquaritinga e Trabiju. Tem uma população estimada em 976.993 habitantes, o equivalente a 2,32% do total do Estado de São Paulo, sendo que 94,57% da população residem nas áreas urbanas. Além disso, é cortada pela Rodovia Washington Luiz, importante via de acesso do estado e é um ponto estratégico no que se refere ao transporte ferroviário nacional. Sua economia tem base no setor da citricultura e cana-de-açúcar, além de ser considerada pólo de tecnologia nacional, principalmente, devido a presença de Universidades importantes (Ufscar, USP e Unesp) e indústrias de alta tecnologia, entre elas, a Embraer S.A., em Gavião Peixoto e marcante setor de serviços.

Dada a importância dos agentes (trans) formadores do espaço urbano e a dinâmica das relações hierárquicas das redes urbanas, este trabalho se apoia na ideia de que, por vezes, empresas podem induzir, mesmo que por ações indiretas, a estruturação urbana e a morfologia das cidades, podendo justificar a instalação de equipamentos que diretamente podem servi-la local ou regionalmente.

2. CAPÍTULO I - HISTÓRICO DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA NO BRASIL E O PROCESSO DE DESCONCENTRAÇÃO PRODUTIVA DA EMBRAER S.A. EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SP

Neste capítulo, apresentamos o histórico da indústria aeronáutica no Brasil e a criação de centros de formação técnica especializada do setor relacionado à Embraer S.A., enquanto uma das principais empresas da área e a única do mundo que atende os segmentos de aeronaves executivas, comerciais e militares.

Santos Dumont, para muitos considerado o “Pai da aviação” e que foi o primeiro brasileiro a se projetar no mundo da aeronáutica, em sua obra “O que vi. O que veremos”, de 1918, cita parâmetros para localização de uma grande indústria nacional que, segundo ele, “Margeando a linha da Central do Brasil, especialmente nas imediações de Mogi das Cruzes, avistam-se campos que me parecem bons” (p. 21) para o desenvolvimento e pesquisa aeroespacial, uma vez que para ele era melhor trazer professores a levar alunos para fora do Brasil para aprender sobre aviação.

O desenvolvimento do segmento de pesquisa aeroespacial no Brasil se deu desde incentivos governamentais pós-guerra que planejavam desenvolver o chamado Plano Smith com o *slogan* “Brasil – futura potência aérea”. Como resultado, houve a criação, pelo governo federal, do Centro de Tecnologia Aeronáutica (CTA), em 1945, com apoio do *Massachusetts Institute of Technology* (MIT), e que mais tarde viria a ser o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), criado em 1946, no Rio de Janeiro e transferido a São José dos Campos, em 1950. Essa unidade ainda hoje permanece no município e teve em seu início a colaboração de professores americanos, alemães e chineses, dentre outras nacionalidades. Mais tarde, houve a contratação de professores brasileiros e logo o ITA se tornou a maior e melhor escola de formação na área aeronáutica do país (RODENG, 2009).

A indústria aeronáutica no Brasil nasceu no Pós-guerra com a empresa privada Neiva, em 1954, no Rio de Janeiro e que fora transferida, em 1956, à cidade de Botucatu, São Paulo. Neste local, fora iniciada a produção da aeronave Paulistinha P-56, que vendeu 260 unidades até 1967, ano em que se encerrou a produção. Outras empresas, como a Avibras e Aerotec tentaram se estabelecer em São José dos Campos em parceria com o já criado ITA, mas não conseguiram manter-se por muito tempo. Uma dessas parcerias de

pesquisa para a criação de um protótipo com o ITA deu certo e a primeira aeronave fabricada foi o Bandeirante, uma aeronave turbo-hélice, não pressurizada, em 1968, mais tarde denominada pela Embraer como EMB-110.

Em 19 de agosto de 1969, sob o governo militar de Arthur Costa e Silva, a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER) foi criada em São José dos Campos, sob a égide do planejamento regional, base do plano político do período militar, quando o setor aeronáutico, embora ainda pouco significativo, toma maior impulso com incentivos governamentais. Estando o ITA e a Embraer juntas na mesma cidade, tornava-se mais fácil capacitar mão de obra e realizar o desenvolvimento de produtos.

O caráter centralizador do plano econômico militar favoreceu ainda mais os investimentos na chamada “área *core*” do país, que faz menção às regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo ligadas através da rodovia Presidente Dutra (BR-116), passando pela região do Vale do Paraíba do Sul, onde está São José dos Campos. A região ficou marcada pelos investimentos, não só da indústria aeronáutica, mas em vários outros segmentos industriais e ainda hoje permanece concentrada no que diz respeito ao setor secundário da economia brasileira.

Entre as prioridades dos governos militares estavam as competências ligadas à modernização do território nacional. Para isso, foi favorecido que as economias internacionais se instalarem no Brasil para financiar esse projeto, tivessem privilégios, o que potencializou a instalação de empresas estrangeiras no país, principalmente em regiões metropolitanas.

Além disso, para a época, o local onde a indústria se concentrava precisaria oferecer suportes com equipamentos e artifícios, como transportes e comunicações, acesso aos maquinários, técnicos especializados, entre outros, para subsidiar a lógica produtiva. Desde esta ideia, percebe-se que a identidade do território gera para a rede de sistemas produtivos locais a confiança entre as empresas que se integram na especialização da produção e, assim, faz crescer as forças que se convergem para a estruturação e consolidação da cadeia produtiva.

A década de 1970, conhecida como “a década de ouro”, para a Embraer foi marcada pelo desenvolvimento de seus produtos, que *a priori* eram para atender as demandas nacionais, mas alcançaram mercados internacionais e consolidou seu desenvolvimento industrial e tecnológico, com a aeronave agrícola EMB-300 Ipanema, militar EMB-326

Xavante, EMB-312 Tucano e comercial EMB-120 Brasília em destaque no setor aeronáutico. Tais aeronaves são apresentadas na Imagem 1.

Imagen 1: Aeronaves desenvolvidas e fabricadas pela Embraer na década de 1970



Fonte: <http://www.centrohistoricoembraer.com.br/sites/timeline/pt-R/Paginas/default.aspx#home>
Acesso: 2016.

Entre as décadas de 1980 e início dos anos 1990, apesar do fluxo de pessoas em direção às cidades e da expansão dos meios de transporte, inclusive o aeroviário, a Embraer se manteve com dificuldades, especialmente devido ao recém fim do regime militar. A empresa estava em crise produtiva devido ao arrefecimento da economia mundial e também a fatores de ordem institucional, pois não recebera recursos suficientes para se manter estatizada e acabou por ser administrada pelo capital privado a partir do ano de 1994, em função das privatizações de empresas estatais incentivadas pelos ideais neoliberais do governo da época. Entre as empresas detentoras de seu capital aeronáutico, estavam estrangeiras e brasileiras.

O projeto responsável pelo encaminhamento da Embraer à privatização foi a aeronave CBA-123 Vector, um produto de transporte aéreo de 12 passageiros, criado em 1986, em parceria dos governos brasileiro e argentino. Ele não conseguiu se manter,

devido a seu valor de mercado pouco competitivo e, por isso, não ter alcançado vendas, tendo apenas dois protótipos fabricados. Apesar da tecnologia empregada ser considerada avançada, ainda na fase de testes nos anos que se seguiram não houve mais injeção financeira dos governos envolvidos, o que levou à precarização da empresa e sua consequente privatização.

Todo o subsídio do Estado para sustentar a Embraer, desde sua criação até antes da privatização, esteve calcado mais no desenvolvimento de tecnologias nacionais que propriamente de alcançar mercados e garantir lucros significativos (OLIVEIRA, 2005). A crise do modelo Fordista, que entra de vez no cenário industrial, também foi responsável pelo declínio da empresa. A acumulação flexível, novo modelo de produção mundial, retardou chegar à Embraer, que insistia em não avançar aos novos sistemas de informação e tecnologia que outras empresas já dispunham, ficando para trás na corrida concorrencial.

A cultura da empresa era fortemente movida e influenciada pelos valores técnicos, corporativos e nacionalistas. Se por um lado esses valores garantiam alto grau de união e idealismo dos funcionários da empresa, por outro, eles certamente dificultaram o desenvolvimento gerencial da empresa em direção a uma gestão mais competitiva dos fatores de produção e dos recursos financeiros. Esses fatores já despontavam na segunda metade da década de 1980 como elemento preocupante e potencialmente desestabilizador na estratégia de gestão da empresa (BERNARDES, 2000, p.211).

Diante desse prisma, a empresa começou a se deflagrar em um cenário de crise com seus projetos sem estrutura de financiamento, desenvolvimento de projetos sem análise de mercado, não cumprimento de prazos de entregas, precarização da infraestrutura física e tecnológica, o que resultou na perda da competitividade e, consequentemente, na perda de mercados, gerando uma dívida bilionária.

Dentro do programa de privatizações do governo federal, o setor aeronáutico era um dos que mais necessitava de investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e o governo, ainda não totalmente fortalecido em suas bases econômicas, não sede às demandas de investimentos da empresa, bem como a outros setores e abre a economia ao capital internacional na conjuntura do neoliberalismo como forma de tentar salvar essa e outras empresas junto ao capital estrangeiro.

Em janeiro de 1992, houve um encontro entre representantes do Ministério da Aeronáutica, da Embraer e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

(BNDES), quando foi apresentada a proposta de privatização. Muitos protestos entre funcionários foram feitos em São José dos Campos e Brasília. Imediatamente após a adesão da empresa à vontade do governo, em setembro 1994, passados “mais de mil dias”, as ações da empresa na Bovespa dispararam 2.000% e foram perdoados U\$S 700 milhões em dívidas, com outros U\$S 350 milhões de novos capitais. Mais de 7 mil funcionários foram demitidos. Nas palavras do então diretor superintendente, Ozires Silva, esse “era o caminho para manter a Embraer no negócio” (RODENG, 2009). Restava à Embraer submeter-se à privatização.

Em dezembro de 1994, diante de um cenário de crise institucional e econômica, a Embraer foi, em parte (55%), disponibilizada ao capital privado, num valor de U\$S 89 milhões tendo como primeiro e principal acionista o Grupo Banco Bozano Simonsen³, formado pela Previ, Sistel, Ciemb, com apenas 0,3% do preço mínimo e que mais tarde, em 1999, foi incorporado às empresas francesas como a Aeroespastiale-Matra, DassaltAviation e Thonsom. O governo brasileiro reteve 20%, outros 10% foram disponibilizados aos empregados da empresa e o restante a quem interessasse (RODENG, 2009).

Os esforços de recuperação econômica e produtiva após a privatização não foram poucos, tendo, inclusive que recorrer aos empréstimos do BNDES. Já em 1996, a Embraer estava de volta ao *ranking* de empresas aeronáuticas de maior venda mundial, com o destaque do projeto de aeronaves regionais ERJ 145, Imagem 2, tendo como principal parceiro comercial os Estados Unidos da América (EUA). Nesse momento, concomitantemente ao aumento de mercado, houve também aumento da cadeia produtiva e de funcionários.

³Caixa de Previdência do Banco do Brasil, Sistel (Fundação Telebrás de Seguridade Social), Ciemb (Clube de Investimentos dos Empregados da Embraer)

Imagen 2: Aeronave modelo ERJ-145



Fonte: <http://www.centrohistoricoembraer.com.br/sites/timeline/pt-R/Paginas/default.aspx#home>
Acesso: 2016.

A chamada Terceira Revolução Industrial foi marcada pelo avanço dos meios de comunicação e transporte, sobretudo, processo de mudanças denominado por Milton Santos (1994) de Meio-Técnico-Científico-Informacional. Ela facilitou o estreitamento das relações geográficas, proporcionando “o encurtamento das distâncias” e passou a não mais restringir as aglomerações industriais às metrópoles; ao contrário, possibilitou a dispersão e as inter-relações entre outras realidades urbanas facilitadas pelas transformações.

Assim, as relações comerciais de trocas materiais e financeiras se favoreceram desse processo e avançaram na tendência da Globalização, como quando foi a participação da Embraer na *Paris Air Show* – Salão Aeronáutico. Alteram-se não apenas os padrões de organização do território, mas também a articulação e conexão entre eles. A Globalização é uma forte tendência do pós-Guerra, principalmente em países que passaram a investir na P&D junto ao capital privado para subsidiar a indústria a médio prazo em todo o mundo. As relações entre os espaços se intensificaram e ao mesmo tempo se tornaram mais complexas em suas redes, tornando mais fácil e rápida a disseminação de bens e informações.

A globalização pode assim ser definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa (GIORDANO, 1999, p. 45).

No Brasil, com o passar dos anos, desde o pós-guerra, e a saturação dos parques industriais das áreas metropolitanas, somado às suas variações e novas oportunidades de

instalação e desenvolvimento, derivadas do processo global de facilitação de trocas de fluxos, algumas indústrias tenderam a deixar regiões densamente ocupadas. Para a realidade da Embraer, ainda havia questões financeiras que impulsionavam à mudança diante de novos potenciais, quando no ano 2000 lançou suas ações na Bolsa de Nova Iorque e no ano seguinte, 2001, inaugurou escritório de vendas e *marketing* na China e em Cingapura. Foi o ponto culminante da globalização da empresa no mundo.

Ramos e Ferreira (2005) compararam o comportamento diferenciado entre as metrópoles e o restante do país. Para eles, as metrópoles enquanto polos industriais estão se exaurindo. Na concepção de Santos (1997), o espaço é a união complexa e solidária entre o sistema de objetos e sistema de ações, cujo conjunto e intensidade se estabelecem e se configuram diferencialmente. Além disso, a indústria atrelada às grandes corporações há tempos não se configura mais como no passado.

A empresa, que hoje possui capital misto, em novembro de 2010 transferiu seu capital social de “Empresa Brasileira de Aeronáutica” para “Embraer S.A.”, deixando a sigla e investindo no nome, o que possibilitou a abertura de portas para investimentos em outros setores, além da aviação. Desde então, cada vez mais a Embraer tem se colocado no mercado mundial de aviões e hoje está entre as maiores empresas de aeronáutica do mundo, junto com a americana Boeing, a francesa Airbus e a canadense Bombardier.

No ano seguinte, em 2011, devido ao projeto militar da aeronave EMB390 (KC-390), a Embraer S.A. criou outra empresa agregada a si para cumprir os requisitos exigidos para o desenvolvimento da referida aeronave, desta vez a “Embraer Defesa e Segurança S.A.”, especializada em aviões para uso militar, os quais possuem especificações próprias de mercado que não se adequavam à outra empresa.

A reestruturação produtiva e econômica das indústrias, entre elas da Embraer, ocasionada pelos efeitos da globalização possibilitou inseri-las ou mantê-las no cenário competitivo mundial. Desta maneira, as ações sociais e políticas mediadas pelos meios de produção tem se configurado por meio de forças repulsivas às metrópoles.

O processo de globalização ao qual a Embraer foi induzida, desde sua privatização, provocou transformações que a conduziram a uma reestruturação produtiva, organizacional e financeira. Com isso, teve estabelecimento uma ligação de redes de serviços e informações de diversas esferas tecnológicas e informacionais com outros países que pudessem subsidiar a cadeia produtiva, agora remodelada e, que demandava novas

estruturas técnicas não encontradas no Brasil. Isso levou de vez a empresa a se inserir no cenário global do mercado de aeronaves e de seus componentes.

As atividades de logística industrial de uma empresa de alta tecnologia que possui materiais e métodos produtivos próprios, como a Embraer, expressam as atuais necessidades de um número cada vez mais crescente de conexões e fluxos de variadas cadeias produtivas e de redes de inovação estabelecidas em escala internacional.

Assim, a necessidade de intercambiar pessoas, informações e mercadorias se torna inerente a esse processo e pressupõe uma análise que envolva esse conjunto de variáveis. De acordo com os dados de Cappa e Souza (2012), as movimentações de importação da indústria aeronáutica no Brasil se concentraram em dois modais, o primeiro no Porto de Santos, seguido pelo Aeroporto internacional de Guarulhos (Cumbica) e Campinas (Viracopos), depois Aeroporto do Rio de Janeiro (Galeão) e Aeroporto de São José dos Campos.

Em todo o mundo, o setor produtivo na área da tecnologia aeronáutica exige tal especialização que depende de uma cadeia produtiva complexa em sua escala geográfica, bem como em sua técnica industrial. A internacionalização da cadeia produtiva aeronáutica é um elemento fundamental do setor, haja vista que, a alta dinâmica tecnológica agregada em seus produtos e o nicho de mercado nacional é limitado, seletivo, restrito e exigente. Portanto, há necessidade, que podemos chamar de natural, em se alcançar subsídios no exterior, tanto para produção, quanto para comercialização, não sendo a barreira geográfica um empecilho para isso devido aos fluxos em redes proporcionados na era da globalização.

A Embraer tornou-se, frente à flexibilidade de suas redes, uma empresa de cadeia integradora de frações da tecnologia aeronáutica internacionalizada através da variabilidade e diversidade do conjunto de fornecedores de estruturas e aviônicos. Tal realidade não é apenas no Brasil, uma vez que também se configura como articuladora e coordenadora do setor. Gomes *et al.* assinala que “a produção de aeronaves passou de um problema industrial tradicional (*make or buy*) a um problema logístico” (2005, p. 121).

Mudanças estruturais e produtivas das últimas décadas geradas pelas transformações da relação espaço *versus* tempo foram calcadas na ideia do “encurtamento das distâncias” e maior velocidade do tempo. Com isso, proporcionou-se, entre outras coisas, a evolução dos meios de produção de forma muito mais articulada pelas redes de trocas de produtos e

informações que garantem o cruzamento de técnicas e produtos para a elaboração final na indústria especializada.

Segundo Oliveira (2005, p. 32),

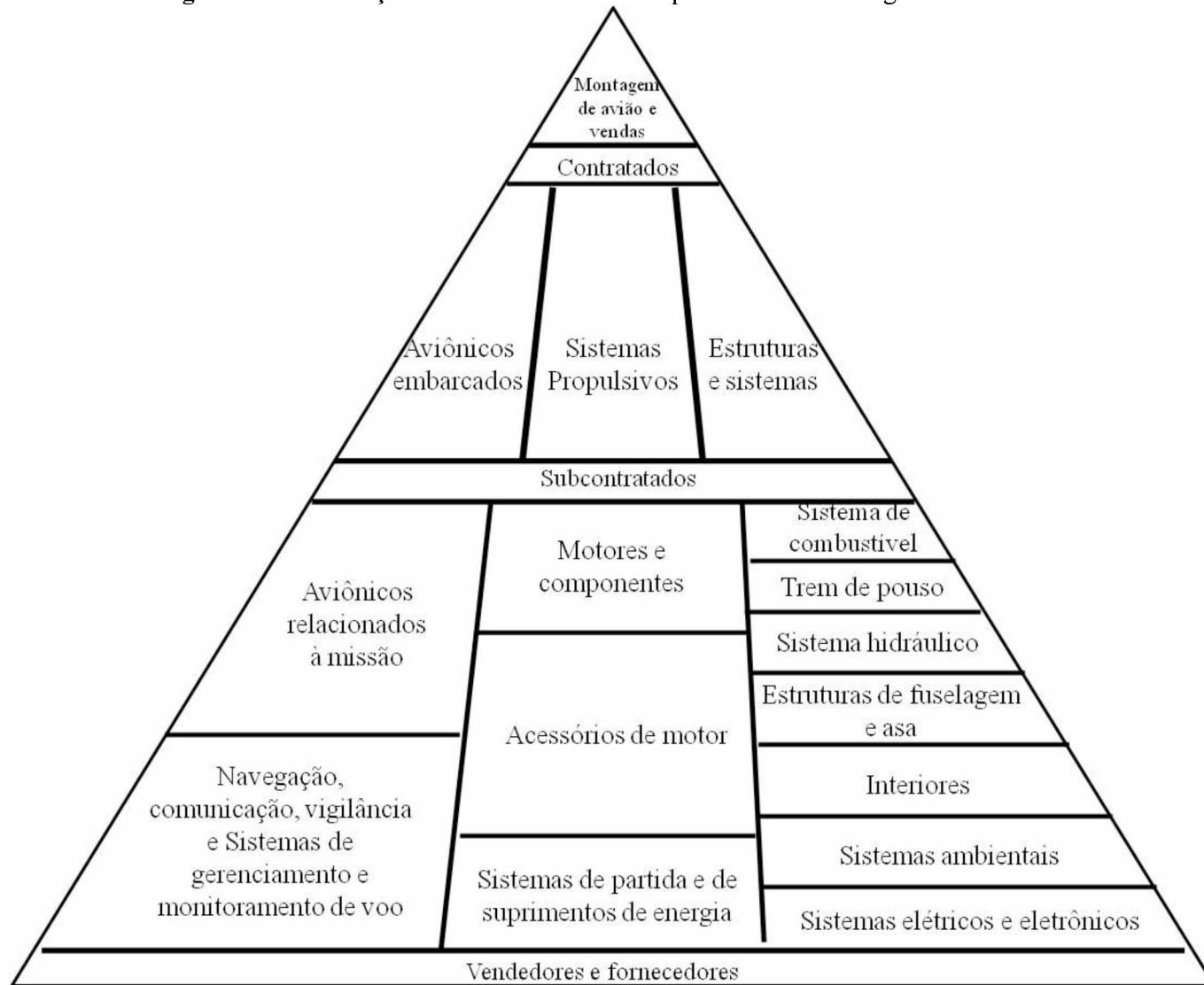
[...] o elevado padrão de concorrência deste setor, focando de maneira agressiva a redução de custos de produção e de desenvolvimento de projetos, induziu as indústrias de aeronaves a se configurarem cada vez mais como indústrias de integração de sistemas.

O Brasil, que tem a Embraer como referência internacional na produção e manutenção de aeronaves, assim como empresas de outros países, não consegue suprir toda a demanda dessa cadeia produtiva, buscando suportes tecnológicos que garantam o desenvolvimento final de seu produto através de um conjunto de sistemas articulados que envolvem várias fases de produção. Tal efeito acaba por exigir a internacionalização da produção, uma vez que partes do produto final são desenvolvidas fora do país por outras empresas, não sendo necessariamente do setor aeronáutico, mas que de algum modo se inserem nele, justamente pelos circuitos espaciais.

Percebe-se que os componentes aeronáuticos são recebidos, principalmente, por via marítima através do Porto de Santos, devido ao custo logístico desse modal ser menor. Porém, o valor agregado dos produtos e a necessidade rápida em tê-los para a produção industrial, por vezes, exige que a logística seja feita pelo modal aéreo, por ser mais rápido e seguro. Os principais aeroportos do país, localizados nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, são os principais locais de fluxos desses produtos.

A cadeia produtiva da indústria aeronáutica é caracterizada por sua verticalização produtiva e pode ser retratada de acordo com a pirâmide na Figura 1.

Figura 1: Estratificação da rede de fornecedores por sistemas tecnológicos da Embraer



Fonte: Adaptado de Oliveira, L. G. (2005, p.34)

À medida que se analisa o topo da pirâmide, verifica-se que maior é a interação tecnológica com o restante da cadeia produtiva e a especialização do desenvolvimento do produto por empresa. Desse modo, entende-se a formação de uma espécie de oligopólio produtivo especializado; em sentido contrário, a base da pirâmide indica a especialização em tecnologias distintas e processos de produção por uma gama de indústrias de segmentos múltiplos.

Bernardes e Oliveira (2002, p. 115) elucidam que:

A análise das relações produtivas e tecnológicas estabelecidas entre a Embraer e suas fornecedoras locais revela a debilidade de um padrão de eficiência e aprendizado coletivo (...), pois as relações interfírmas são bastante centralizadas, verticalizadas, hierarquizadas, não ultrapassando os processos de treinamento para o atendimento aos requisitos técnicos, não havendo quase nenhuma cooperação horizontal.

A nova estruturação produtiva e organizacional da Embraer avançou não apenas sua inserção no mercado em números de aeronaves e lucros financeiros, mas também em novos territórios produtivos, como vimos pela criação de plantas industriais no Brasil e no exterior.

Hoje, a Embraer admite mais de 19 mil funcionários, conforme Gráfico 1, em todo o mundo, tanto da área administrativa quanto técnica e está territorializada além dos nove municípios brasileiros: São José dos Campos – com duas Unidades –, Gavião Peixoto, Botucatu, Sorocaba, Taubaté, Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Campinas e Brasília; também está em Portugal, França, Holanda, Irlanda, Reino Unido, Estados Unidos da América, Emirados Árabes Unidos, China e Singapura (EMBRAER, 2016).

Em termos de plantas produtivas, a empresa possui unidades, além de São José dos Campos, em Gavião Peixoto e Botucatu, Brasil, Melbourne, nos Estados Unidos, Évora, em Portugal e Harbin, na China. Todas as outras são escritórios de desenvolvimento de tecnologia, centros de manutenção de aeronaves, área de assistência técnica e assuntos administrativos, como ilustrado na Imagem 3, a seguir:

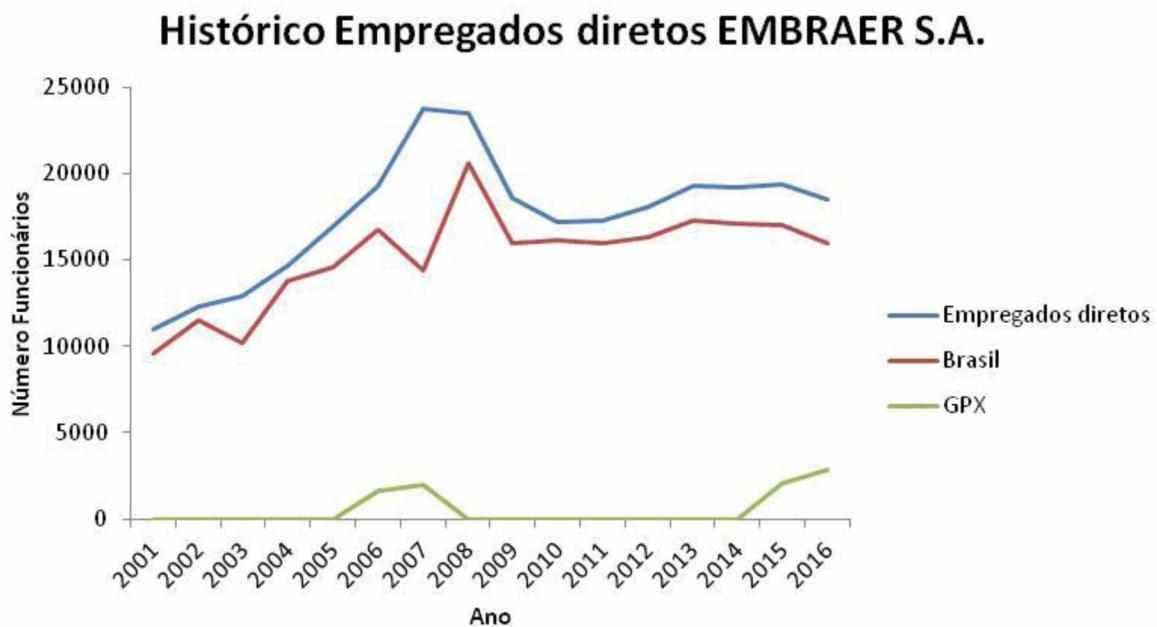
Imagen 3: Espacialização mundial da Embraer S.A.



Fonte: <http://www.embraer.com/pt-BR/ConhecaEmbraer/PresencaGlobal/Paginas/default.aspx>. Acesso: 2017.

A desconcentração produtiva e a criação de outros centros de manutenção e desenvolvimento de tecnologias asseguraram nas últimas décadas uma nova configuração à empresa. Hoje, a Embraer S.A. está entre as maiores empresas do mundo no setor de aviação.

Gráfico 1: Histórico de empregados diretos pela Embraer S.A.(2001-2016)



Fonte: Embraer, 2017.

O ritmo de crescimento do número de funcionários, após a desconcentração industrial de São José dos Campos, aumentou consideravelmente. Houve maiores

flutuações no período entre 2006 a 2010, quando os reflexos da crise imobiliária norte-americana de 2008 afetaram a produção de aeronaves da empresa brasileira.

Após esse tempo de mais instabilidade em relação ao número de funcionários gerais, a Embraer se manteve num patamar maior que o período anterior à crise e de maneira mais estável.

Para o ano de 2007, quando houve um decréscimo dos números referentes ao Brasil, houve, por outro lado, um aumento para Gavião Peixoto que também refletiu a nível mundial. Desta forma, os números expressos nos mostram que a planta de Gavião Peixoto tem forte expressividade para a Embraer em número de funcionários.

Vale ressaltar que os dados para a planta industrial de Gavião Peixoto não são divulgados anualmente, por isso, há períodos não mencionados. A empresa apresenta dados gerais relativos ao nível mundial e nacional, apenas.

Após escândalos de corrupção, no mês de agosto de 2016, a empresa abriu o Plano de Demissão Voluntária (PDV), que visa, segundo ela, a reorganizar as finanças internas devido às adversidades dos mercados e à redução da demanda de seus produtos. Como resultado, houve adesão de 1650 empregados, o que gerou uma provisão de R\$ 379,6 milhões. Além disso, dentre as obrigações definidas nos diferentes acordos ao encerramento das investigações junto às autoridades brasileira e americana, a Embraer concordou em efetuar o pagamento de U\$ 205,5 milhões (cerca de R\$ 778,1 milhões) a essas autoridades (EMBRAER, 2017).

Apesar da diminuição do número de funcionários a nível Brasil e mundo, Gavião Peixoto apresenta ritmo de crescimento, devido à transferência de funcionários da unidade de defesa & segurança, além da chegada de funcionários para produção da aeronave Gripen. Entre esses funcionários, além de engenheiros, técnicos e mão de obra fabril contratados ou transferidos de outras unidades da empresa, estão suecos da empresa SAAB, que possui parceria com a Embraer.

O Gráfico 2 mostra a perspectiva da crise através do número de aeronaves entregues. Salienta-se que o período apresentado se dá de acordo com a disponibilização dos dados pela empresa de informações apresentadas na Bolsa de Valores brasileira, BM&F Bovespa.

Gráfico 2: Histórico de entregas de aeronaves Embraer por segmento (2001-2016)

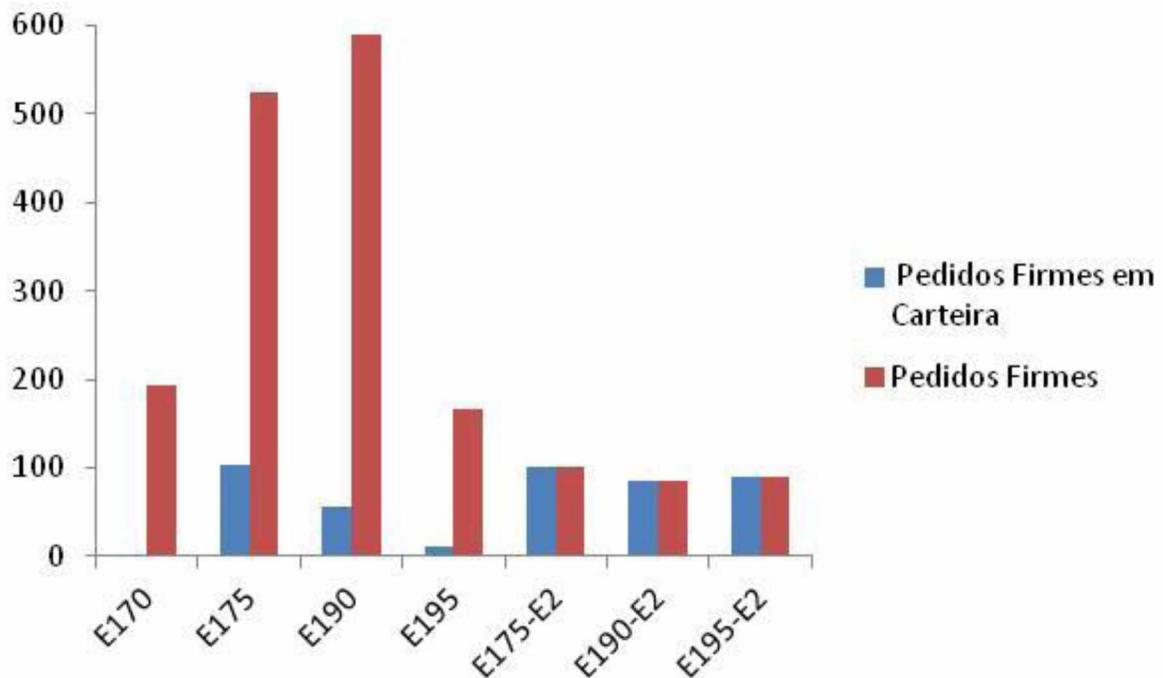


Fonte: Embraer, 2017.

O número de aeronaves entregues pela empresa no período disponibilizado mostra que a aviação comercial é a principal fonte de produção da empresa, seguida da aviação executiva, apesar desta ser recente. O setor de defesa, segurança e governo tem pouca expressividade na produção e entrega de aeronaves. Isso pode ser justificado devido à baixa demanda mundial que envolve Forças Aéreas mundiais, com poucos pedidos e baixo número de aeronaves em cada um deles.

Contudo, a empresa tem retomado o crescimento nos últimos anos, como apresentado no Gráfico 3 pela família de aeronaves E-Jets. A comercialização da aeronave de defesa e segurança KC-390 não é de muita divulgação pela empresa, uma vez que envolve estratégias militares de governos, porém é de grande expectativa à empresa. Para um futuro próximo, a tendência é que haja uma expansão nos setores comercial e de defesa, com o término da certificação das aeronaves KC-390 e a nova geração de jatos comerciais, E2.

Gráfico 3: Aeronaves comerciais vendidas e em carteira de pedidos⁴(2016)



Fonte: Embraer, 2017.

Em vista do progresso técnico científico, as transformações espaciais são constantes, sobretudo porque o espaço geográfico é consolidado pelos fluxos de materiais, informações, energia e outros sistemas. Estes se organizam de maneira cada vez mais fluida, resultando em diferentes implicações daquilo que Santos (1997) classifica como meio técnico-científico-informacional.

A produção do espaço geográfico resulta das ações sociais e políticas mediadas pelo modo de produção. Na concepção de Santos (1997), o espaço é a união complexa e solidária entre o sistema de objetos e o sistema de ações, cujo conjunto e intensidade se estabelecem e se funcionalizam diferencialmente no espaço.

O uso que os agentes sociais, como o Estado e as empresas, fazem do território anima um jogo de interesses que resulta na dialética do espaço, e que se torna complexa com as novas lógicas produtivas ditadas, sobretudo, pela globalização.

O processo de globalização associado ao surgimento das instituições supranacionais (SANTOS, 1993) e das indústrias globais não apenas nas regiões centrais, cuja escala de

⁴Carteira de pedidos é a expressão utilizada para vendas programadas aos clientes que já possuem alguma compra do produto, mas ainda não os recebeu e quando recebê-los, caso admitam-se boas avaliações, far-se-á aquisição de novos.

regulação e atuação é o mercado mundial através do liberalismo econômico, contribuiu para expandir as empresas de bases locacionais para outros territórios. Com isso, tem-se não só a expansão industrial, mas também outras abrangências que se interrelacionam à indústria, como o crescimento das cidades através da migração da mão de obra, demanda de serviços, criação ou ampliação das vias de tráfego, melhoria no sistema de comunicações, entre outros.

Vários elementos podem ser considerados na conjuntura da globalização, das redes e das relações de mercado, tais como o poder de governança dos diferentes segmentos que constituem as cadeias de produção, a capacidade inovadora que pode ser adquirida pelos diversos agentes envolvidos, bem como as relações entre os agentes e os mecanismos de coordenação entre os diferentes elos de uma cadeia de produção (HUMPHREY apud OLIVEIRA, 2008).

As grandes empresas procuram orientar suas estratégias no comércio internacional desde reações rápidas e flexíveis a fim de intensificar as inovações tecnológicas e acelerar o tempo da obsolescência das formas de produzir e comercializar mercadorias. Na economia em rede, como a desenvolvida pela Embraer e que tem dependência de inúmeras variáveis para se sustentar, a competitividade entre os lugares tornou-se inevitável; além disso, são necessários fatores de ordem de segurança, uma vez que os produtos por ela comercializados são envolvidos com estratégias militares e políticas.

Segundo o Catálogo de Empresas do Setor Aeroespacial (CASAER), elaborado pelo Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA), até 2014 existiam no Brasil 349 empresas relacionadas ao setor aeronáutico. Isso expressa a forte verticalização da industrial aeroespacial e sua dependência com fornecedores. Sobre isso, Oliveira (2005, p.118) traz que:

O estudo dos fornecedores da cadeia aeronáutica no Brasil comprehende a observação dos fornecedores da Embraer, toda a cadeia de produção aeronáutica brasileira é coordenada e organizada segundo a lógica desta empresa. Desta forma, as capacidades da cadeia seguem o comportamento imposto pela Embraer. A verificação de assimetrias nos níveis de capacitação das empresas é retrato mais claro das opções estratégicas adotadas pela Embraer. Os parceiros de risco, atuando no país de maneira marginal, são um contraponto à fragilidade do papel exercido pelas empresas fornecedoras locais de aeroestruturas, de origem de capital nacional, que produzem (na sua maioria) peças de reduzido conteúdo tecnológico e elevada incorporação de mão de obra.

Este novo arranjo produtivo ocasiona modificações das estruturas espaciais, geralmente, forçadas por agentes sociais que agem no espaço de acordo com seus

interesses e ocasião. O conteúdo dessa lógica resulta da redefinição de estratégias de mobilidade territorial do capital para novos pontos que fazem parte da nova lógica organizativa. Para muitos casos, os agentes envolvidos não se restringem apenas ao capital privado, mas também pelos incentivos públicos.

Na perspectiva de Santos e Silveira (2001), os agentes que produzem as ações e materializam o espaço exercem um poder sobre ele e essa expressão de força acaba resultando na expressão de um território controlado por tais agentes, controlado de alguma forma pelo Estado, que na maioria dos casos é o principal agente atuante no território.

SANTOS (2006, p. 226) ilustra a ideia do território usado, controlado e reproduzido ao trazer o questionamento em relação ao espaço, que no momento das interações das ações exercidas sobre o território é transferida para a noção de espaço - “O que caracteriza o espaço geográfico? Os objetos que o constituem são objetos técnicos, intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados e intencionalmente produzidos.” O espaço geográfico pode ser analisado como o *lócus* das relações sociais.

Considerando as contribuições de Sposito (2004, 2011), essas diferenciadas interações/relações de concorrência e cooperação entre os agentes, além da redefinição dos papéis econômicos dos centros urbanos no âmbito das redes e dos sistemas urbanos, resultam numa sobreposição e/ou coexistência de mais de uma lógica de estruturação das redes urbanas.

Apoiando-se em Camagni (1993, apud SPOSITO, 2004, p.191) verifica-se que as lógicas espaciais correspondem a redes “hierarquizadas verticalmente”, “de complementaridade” e “de sinergia e de inovação”. Por sua vez, Roncayolo (1990 apud SPOSITO, 2004, p.191) aponta que a “divisão funcional do espaço não se dá exclusivamente por princípios hierárquicos, mas combina especialização, complementaridade e concorrência”.

2.1 - O processo de desconcentração produtiva da Embraer em São José dos Campos

A privatização foi uma estratégia de sobrevivência da Embraer diante ao mercado que se reestruturava. Os resultados internos se calcaram na modernização e expansão do processo produtivo, inserindo-o diretamente nos circuitos espaciais de produção que podem ser definidos, segundo Santos & Silveira (*apud* Pereira, 2005, p. 44), “(...) pela circulação de bens e produtos e, por isso, oferecem uma visão dinâmica, apontando a maneira como os fluxos perpassam o território”. Com isso, intensificaram-se os nós existentes em uma escala internacional e criaram-se ainda outros novos que compõem a atual rede dos circuitos espaciais de produção.

Assim, a Embraer passou a exigir ainda mais conexões com outras indústrias nacionais e internacionais, que juntas formavam uma rede entre fornecedores e produtores, até resultarem num produto final de alta tecnologia e valor agregado, suas aeronaves. A dispersão dos fluxos materiais pelas redes empresariais pode ocorrer de várias maneiras como em Redes de fornecedores; Redes de produtores; Redes de clientes; Coalizões-padrão; Redes de cooperação tecnológica (CASTELLS, 2000).

Em tempos de conexões digitais, além das redes materiais que surgiram nos anos 1990, a Embraer também tem estruturadas redes imateriais de trocas de informações e tecnologias digitais através da Internet. Sobrepostas, estas redes funcionalizam a indústria aeronáutica com pontos entre ela e seus fornecedores no mundo todo com velocidade e eficiência, ou seja, com maior dinâmica.

O processo de reorganização produtiva descrito por Ferreira *et al* (1991) e Tavares (1991) denominado de novo padrão de produção ou novo paradigma de competitividade, ou ainda, a produção flexível. Esse processo de reconfiguração emergente passou a se desenvolver a partir da transferência seletiva de capital de países, regiões e polos industriais para novas localizações, revelando as novas estratégias locacionais de reprodução do capital, uma vez que os subsídios técnicos nacionais tornavam-se cada vez mais incipientes diante da demanda da empresa (SILVA, 1991).

O apoio dado ao Programa de Financiamento às Exportações fornecido pelo BNDES foi fundamental para projetar a empresa brasileira frente à Organização Mundial do Comércio (OMC) e estabilizá-la no ramo de aeronaves regionais e lançar novos produtos.

Por décadas, calcadas na ideia de ilhas de desenvolvimento, ou ainda de Centro-Periferia, oriundas do modo Fordista de produção, as indústrias se concentraram em algumas cidades e mesmo em eixos regionais urbanos, como por exemplo, a região metropolitana de São Paulo, que desde a década de 1960, concentrou as principais indústrias do país. A centralidade da indústria agregou atividades similares e subsidiárias umas às outras para próximas de si, além de atrair infraestrutura necessária à sua produção, como vias de tráfego, especialização da mão de obra, comunicação e centros de consumo.

Apesar de ter colhido bons efeitos por um período determinado de tempo, as metrópoles que concentravam as indústrias, como São Paulo, por exemplo, deixaram de ser atrativas. Elas passaram a ser caracterizadas como áreas repulsivas à lógica da indústria, passando a ser utilizadas apenas para controle financeiro e do poder administrativo com a transferência de suas fábricas a lugares que oferecessem mais vantagens do ponto de vista corporativo. Esse movimento dual, por um lado centraliza o controle, por outro difunde tecnologia.

Um dos fatores que propiciou essas mudanças ligadas à dispersão e à consolidação das redes empresariais foi a saturação de áreas metropolitanas, como é o caso da Embraer na cidade de São José dos Campos, no Vale do Paraíba do Sul. Os espaços interioranos, onde as redes eram mais viscosas até décadas passadas, hoje conseguem se atrelar às redes mais fluidas e estabelecer nós diante essa nova verticalidade produtiva, mesmo estando distante dos grandes centros.

A concentração de indústrias no Vale do Paraíba do Sul, diante à consolidação da Embraer na região, possui, além da saturação do uso do solo e da força dos sindicatos, estratégias corporativas pelo desenvolvimento de produtos de sigilo militar, motivos esses que tangenciaram a fuga de uma nova unidade fabril para outra região ainda não explorada com o Vale.

A proposta de arranjos produtivos locais ou ainda os chamados *clusters*, não era mais uma necessidade à Embraer S.A. Para o planejamento de novas estratégias de desenvolvimento de uma empresa, como a Embraer em Gavião Peixoto, que faz ligação com redes de variadas escalas e intensidades, é importante assumir as potencialidades e riscos inerentes à realidade local. Embora a empresa consiga se ligar a nós que independem do local, faz-se necessário uma infraestrutura básica que garanta subsídio a essas ligações. A Embraer consegue criar essas estruturas através de suas forças centrífugas e centrípetas.

Apesar da dispersão industrial promovida pela empresa nas últimas décadas, favorecidas pelas articulações solidárias estabelecidas entre as diversas

corporações, o próprio Estado e a Embraer demonstram como as redes – e não as empresas – tornaram-se a unidade operacional real. Em outras palavras:

[...] mediante a interação entre a crise organizacional, a transformação e as novas tecnologias da informação, surgiu uma nova forma organizacional como característica da economia informacional/global: a empresa em rede (CASTELLS, 2000, p.191).

Esse processo de transferência das indústrias das regiões densamente urbanizadas a outras menos, só foi possível graças a fatores ligados à globalização, como a verticalização da produção e o novo modo de produção Pós-fordista, baseado na lógica “*Just in time*”. Segundo Harvey (2004), este último favoreceu os fluxos de comércio e de investimentos internacionais, flexibilizando a produção. O Estado se impõe como um importante agente de organização e produção desses novos espaços para a indústria.

Cada empresa tem estratégias próprias que irão surtir efeitos variados dependendo da região ou país onde se instala, embora, a indústria aeronáutica reproduza alguns efeitos característicos em todas suas faces, como, por exemplo, alta tecnologia. Apesar da crise mundial instaurada após os atentados de 11 de setembro de 2001, em Nova Iorque, nos Estados Unidos da América, a Embraer buscou expandir e internacionalizar sua produção e seus territórios.

A própria reorganização produtiva da empresa e seu novo viés administrativo após a privatização, em 1994, buscavam novos arranjos e nova postura perante aos clientes. Com produtos diversificados e, principalmente, o sucesso da família de *E-Jets*, (aeronaves comerciais de 70 a 110 passageiros – EMB-170, EMB-175, EMB-190 e EMB-195) lançada em 2001, e outras aeronaves com custo de manutenção mais barato no mercado, a produção impulsionou as vendas, tornando a planta industrial de São José dos Campos reduzida às suas necessidades.

A expansão em redes da cadeia produtiva aeronáutica, desde fornecedores até ao mercado de consumo, fez com que a própria indústria buscasse novos territórios para se expandir dentro da perspectiva de conexões dos lugares. Inserida nesse contexto, a Embraer buscou áreas fora do eixo saturado da área metropolitana para desenvolver suas estratégias corporativas sem deixar de atender à indústria especializada.

Segundo Oliveira (2008), houve uma desarticulação no processo de reorganização produtiva da indústria aeronáutica, o que gerou, inclusive, a falta de investimentos por parte

do governo. Isso levou a empresa aeronáutica a se reorganizar internamente para não recuar no mercado, mas ao contrário, buscar novas perspectivas.

Desde então, condições estratégicas corporativistas da Embraer fizeram com que ela buscasse outras áreas para desenvolver e expandir sua indústria, além da construção de uma pista, suficientemente grande e segura, para testes de aeronaves que até então não possuía. Dentre essas condições, está o distanciamento dos sindicatos dos trabalhadores aeronáuticos, somado às necessidades de expansão de área de produção para fora de São José dos Campos, onde o solo é saturado e tem alto valor de uso, bem como da multiplicidade de seus produtos, a fim de se consolidar como uma das empresas líderes no setor aeronáutico no mundo.

Em 2001, a empresa firmou parceria com o governo do estado de São Paulo para instalar uma planta produtiva no município de Gavião Peixoto, distante 350 quilômetros de São José dos Campos. Neste local, a empresa possui a principal fábrica dividida em duas unidades, uma localizada no distrito de Eugênio de Melo e outra na própria cidade de São José dos Campos, denominada Faria Lima.

Os governos estadual e municipal garantiram a instalação de uma nova planta produtiva da Embraer, Unidade Gavião Peixoto, no município, embora empresas privadas também promovessem forças para isso.

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 central da região concentrada do território nacional, que acolhe a maior parte das ações e dos objetos que envolvem a produção de aviões no país (PEREIRA, 2005a, p. 29).

Outras ações ainda foram tomadas quanto à desconcentração industrial, como a criação da planta de Eugênio de Melo, que possui 340.000 m² com área construída de 45.000 m². Esta área foi adquirida através de leilão pelo valor de 10,45 milhões de reais da antiga fabricante de tanques de guerra Engesa para expansão da planta Unidade Faria Lima, já saturada. A unidade de Eugênio de Melo foi colocada em funcionamento em 2001, assim como Gavião Peixoto (Embraer, 2016).

A indústria Neiva, localizada em Botucatu – SP, a 320 quilômetros de São José dos Campos e 175 quilômetros da planta de Gavião Peixoto, que se caracterizava pela produção de aeronaves agrícolas e peças subsidiárias à Embraer, foi adquirida totalmente por esta em 2006. A partir disso, esta unidade assume a produção completa do EMB-202 Ipanema, movido por etanol, já com mais de 1.300 unidades vendidas.

A Embraer em cinco anos expandiu-se em três novas unidades industriais, todas no Estado de São Paulo e apenas uma delas no município de São José dos Campos, onde possui sua indústria matriz. Na contramão da crise mundial, o governo brasileiro subsidiou a desconcentração da Embraer, que, apoiada na vertente de Defesa e Segurança, garantiu que o arrefecimento do setor executivo não abalasse as estruturas da empresa.

Da mesma maneira, a Embraer S.A., que produzia os jatos executivos da família Phenom (Phenom 100 e Phenom 300) em Gavião Peixoto, buscando a aproximação com os mercados consumidores desse padrão de aeronaves, pouco considerável no Brasil, transferiu sua produção aos Estados Unidos da América, na cidade de Melbourne, Flórida, no ano de 2011 e à Harbin, na China, onde também são produzidos os Legacys 650. Outros arranjos produtivos foram desconcentrados das fábricas brasileiras a outros países, como é o caso da OGMA, em Évora, Portugal, onde são produzidas estruturas de trem de pouso, cavernas de fuselagem, empenagem vertical e painéis de asa.

Na realidade, as vantagens logísticas que a proximidade oferece em relação à organização da produção acabam por ter um impacto menor na indústria aeronáutica que produz bens fabricados sob encomenda e em lotes pequenos. Essa é uma tendência provocada pelo alto grau de especificidade do setor e pela internacionalização da produção. Não há uma relação de dependência produtiva em que a localização geográfica dos fornecedores (parceiros e subcontratados) se manifeste como um aspecto limitador de seus processos produtivos. A internacionalização da produção rompeu essas barreiras geográficas (OLIVEIRA, 2005, p. 87).

Em vista ao progresso técnico científico, as transformações espaciais são constantes, sobretudo, da forma em que o espaço geográfico é consolidado pelos fluxos materiais e imateriais, como de informações, energia e outros sistemas, resultando em diferentes implicações nos territórios.

Além de unidades produtivas, a Embraer S.A. inaugurou em São José dos Campos, em 2001, o Programa de Especialização em Engenharia (PEE) para capacitar junto ao ITA mão de obra especializada em tecnologia aeronáutica. Em 2002, logo após a criação do Instituto Embraer foram criados o Colégio de Ensino Médio Engenheiro Juarez Wanderley, com capacidade de atendimento a 600 alunos, na mesma cidade; anos depois, em 2013, na cidade de Botucatu, a empresa implantou outra instituição, o Colégio Casimiro Montenegro Filho, que atende 360 alunos, também de Ensino Médio. Ambos possuem boa classificação de acordo com as notas do Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) e apenas alunos oriundos da rede pública podem pleitear vagas através de um concurso (INSTITUTO EMBRAER, 2016).

O fato de a Embraer poder instalar outras unidades produtivas distantes de seu centro administrativo a dispõe para a convergência de uma empresa verticalizada que consegue dissipar e controlar sua força à distância. Com isso, ela se torna menos dependente de fatores naturais para se funcionalizar e mais relacionada aos fatores políticos, os quais sustentam suas redes. Sendo possível articular outros fatores, como fornecedores, funcionários e tecnologias, além disso, ter o apoio governamental foi imprescindível para tudo isso se realizar e se manter.

A disseminação das redes, sejam elas materiais, ou não, no atual período da globalização é indicador marcante da configuração deste espaço de fluxos, bem como da profusão das verticalidades. É principalmente por meio destas redes que o território pode agora ser regulado e comandado, notadamente, pelos agentes hegemônicos, tal como indica a atual natureza do processo produtivo das chamadas empresas globais.

Essa fluidez revela-se no espaço e no tempo, porque designa a relativização da extensão e da duração dos fenômenos e dinâmicas. Por outro lado, a circulação imaterial das ideias, das informações e do capital, em sua forma financeira, amplia as possibilidades de constituição das redes urbanas, cujas cidades participam, simultânea e seletivamente, de espaços locais, regionais e até nacionais e internacionais. (SPOSITO, 2004, p.196).

A circulação em redes ganha destaque, demonstrando o caráter essencial dos fluxos para a realização da produção, como afirma Santos (1997), "hoje a circulação preside a produção". Além de situar o devido papel da circulação, a noção de circuito espacial produtivo atribui um destaque igualmente importante à categoria espaço. Moraes (1985, p.156) enfatiza que "discutir os circuitos espaciais da produção é discutir a espacialidade da produção-distribuição-troca-consumo como movimento circular constante".

Para Castells (1999), a sociedade contemporânea vive tamanha intensidade e abrangência de fluxos, não apenas materiais, oriundos da organização capitalista da economia, que permitem ao espaço uma movimentação física de bens, informações e capitais.

Referindo-se a trabalhos de Milton Santos e Roberto Lobato Corrêa, que afirmam que o espaço se organiza, além de fixos, dados por diversos agentes e instituições, também por fluxos, os quais permitem a interação entre tais fixos. Isto, por consequência geram redes que se colocam, muitas vezes, de maneira invisível no espaço, no entanto, podem ser contactadas e analisadas a partir de seus reflexos no espaço onde se dão.

Do ponto de vista territorial, Ferreira *et al* (1991) explicam que a saturação da indústria pode refletir em um desdobramento produtivo aliado a processos como a desindustrialização de regiões industriais tradicionais ou a dispersão de plantas produtivas a territórios mais vantajosos do ponto de vista corporativo, como foi feito pela Embraer.

Em vista dos novos processos produtivos resultantes do favorecimento dos fatores globalizantes, os quais permitem a maleabilidade dos fluxos, observa-se a relocalização e reindustrialização (reterritorialização), que resultam na constituição de regiões e "novos complexos industriais".

No Brasil, desde a segunda metade do século XX, as cidades são o espaço onde a maioria da população se concentra e onde as relações sociais mais complexas se reproduzem. Entre os anos 1960 e meados dos anos 1990, as grandes cidades foram o destino principal da população brasileira. Porém, com os espaços metropolitanos saturados, as indústrias e as pessoas passaram a convergir nos últimos anos em direção às cidades médias.

Ramos e Ferreira (2005), ao comparar o comportamento diferenciado entre as metrópoles e o restante do país, expressam que a saturação de áreas para expansão de plantas industriais no eixo Rio-São Paulo - incluindo o Vale do Paraíba, onde está São José dos Campos e a matriz industrial da Embraer S.A - induz, ao mesmo tempo, a migração de postos de trabalho da indústria para o interior de São Paulo e para os estados vizinhos, incentivados pelas vantagens fiscais.

Apesar das regiões metropolitanas ainda serem as que mais receberam incentivos financeiros do estado para a indústria, novas regiões tem entrado em cena para a captação de recursos e incentivo do setor. Durante o período de 1995 a 2008, no estado de São Paulo, a Região Metropolitana foi a que mais captou esse tipo de recurso, seguidas pela Região Administrativa Central e Região Administrativa de São José dos Campos. No recorte espacial da RAC, os municípios que mais receberam foram São Carlos com 34,4% e Araraquara com 34,1%, seguidos por Gavião Peixoto com 24,8% (MOREIRA, 2013).

Para o ano de 2008, Gavião Peixoto foi o segundo município do estado de São Paulo que mais recebeu investimento, atraindo 8,6% do total de investimentos. Com isso, ele empatou com São José dos Campos e ficou atrás apenas de São Bernardo do Campo, com 11,7%, ambas caracterizadas pela indústria altamente consolidada (MOREIRA, 2013).

Entre as causas da dispersão da indústria em áreas metropolitanas já bem consolidadas, podemos citar a concentração urbana que dificulta os deslocamentos, interferindo justamente na fluidez dos fluxos produtivos. Além disso, tem-se a expansão e saturação das indústrias que ficam com áreas limitadas para ampliação e instalação de novas plantas produtivas, o valor de uso do solo sob áreas densamente ocupadas que contabilizam menores taxas lucrativas à empresa, estratégias financeiras e de segurança tecnológica, além da força dos sindicatos, os quais são bem mais articulados em espaços já consolidados.

A reestruturação da produção é o que de fato se transfere e se recria, pois cada vez mais, os espaços administrativos estão concentrados. Estes não são afetados pelos fatores supramencionados, já que as metrópoles estão bem servidas de instituições financeiras, rede de comunicações, entre outros aspectos, ou seja, apesar do processo produtivo se desconcentrar e se dispersar, o capital e as decisões administrativas tendem a se concentrar cada vez mais.

Lencioni (1991, p.13) ao tratar da configuração da indústria no Brasil esclarece que:

[...] na perspectiva do estudo da dinâmica da reprodução do capital e na compreensão de que a reprodução do capital tem sua dinâmica relacionada ao desenvolvimento desigual do espaço, é que se pensa estar a chave para compreensão da nova estrutura espacial. Neste sentido, é que os processos sociais e espaciais configuram uma unidade. Nossa posição é a de que a reestruturação industrial depende tanto da reestruturação espacial, quanto esta é condicionada por forças sociais que movimentam o processo industrial.

Na mesma perspectiva, Harvey (2004) salienta que as plantas industriais se projetam em espaços de fluidez dos meios materiais e imateriais. Sendo assim, os equipamentos de telecomunicações e transportes podem se colocar como empecilho à reconfiguração industrial, caso não haja uma articulação entre redes.

Por outro lado, a depender do interesse e da estratégia da empresa em se assentar em determinado espaço, mesmo que pouco abastecido de determinados equipamentos, consegue-se gerar tal força, política e econômica, que passa a induzir a criação desses equipamentos de modo a servir de pontos específicos do circuito espacial de produção.

O fato é que empresas que possuem produtos consolidados no mercado, como é a Embraer S.A. com aeronaves dos segmentos executivo e aeronaves regionais, conseguem angariar forças e estratégias, ser um polo atrativo. Isso acaba por atrair outras empresas a fim de integrar estratégias produtivas para reduzir custos e riscos logísticos.

Ao escolher o município de Gavião Peixoto para implantar uma unidade industrial em 2001, a Embraer provocou importantes mudanças locais e regionais ao buscar outros territórios para sua reprodução produtiva e financeira.

Inicialmente, articulou-se a estruturação física do território, como melhoramento das vias de circulação, instalação de redes atualizadas de comunicações, entre outros. Além disso, também se desencadeou a transferência de empresas fornecedoras da Embraer e outras que, apesar de não participarem do processo produtivo diretamente, de alguma forma contribuíam para o desenvolvimento da empresa no local, de maneira que:

[...] entre 80% e 90% das receitas destas MPMEs (Médias, Pequenas e Micro Empresas) estão atreladas à demanda da Embraer e a receita obtida com exportações é quase marginal. Evidência dessa dependência é o forte crescimento de cerca de 50% do faturamento dessas MPMEs em 1999 e 2000, em relação aos anos anteriores, certamente relacionado ao impuxo vigoroso gerado pela Embraer, face à boa evolução do setor de transporte regional aéreo global no período (BERNARDES E PINHO *apud* PEREIRA, 2005, p. 51).

Este novo arranjo ocasiona modificações de estruturas espaciais. O conteúdo dessa nova lógica organizativa resulta da redefinição de estratégias de mobilidade territorial do capital para pontos estratégicos do território, seja pela economia em salários ou ainda por diversas formas de incentivos públicos.

A nova articulação de produção e competitividade descrita por Ferreira *et al* (1991) e Tavares (1991) se articula de acordo com as necessidades criadas diretas ou indiretamente pela Embraer na região. Estes fatores passaram a exigir do setor produtivo a adoção de medidas criativas e restauradoras de sua capacidade produtiva e competitiva, as quais requisitaram ajustes nos níveis da estrutura técnica da economia global.

O padrão de acumulação emergente da nova sociedade, ao alterar as formas de produção e do consumo e, também, a organização das relações de trabalho, modifica o paradigma de regulação da produção das empresas, que se adaptam à essa nova sociedade (TAVARES, 1991, p. 87), a qual redefine o conteúdo e a forma institucional atual da produção e do consumo. “Isso se confirma porque a reorganização e redefinição do setor produtivo é uma necessidade permanente da disputa concorrencial ou competitiva entre as empresas capitalistas”, conforme Lipietz e Leborgne (1990, p.42).

O processo de reconfiguração emergente passou a se desenvolver a partir da transferência seletiva de capital de países, regiões e polos industriais para novas

localizações, revelando as novas estratégias locacionais de reprodução do capital (SILVA, 1991). Compreender a Embraer em seu movimento espacial é um grande desafio.

Em termos de organização produtiva, observa-se em várias empresas a busca pela redução da capacidade ociosa através de ajustes na estrutura tecnológica do setor produtivo e no fornecimento de produtos, via *just in time*. Tal organização consiste de técnicas de organização e controle da produção, voltadas para aumentar a agilidade para suprir demandas e para diminuir custos com os estoques de matérias primas e produtos partilhados por empresas (fornecedores, distribuidores e produtores).

Ao verificar o caso de Gavião Peixoto, a instalação da indústria da Embraer em seu território e as necessidades de determinadas condições para seu funcionamento induziram a inclusão, do que antes não havia, para possibilitar a integração do município a uma rede urbana consolidada e marcada pela presença de equipamentos, infraestrutura e fluxos que garantissem a instalação e funcionamento da fábrica.

O modo como o espaço é produzido, dada a Divisão Territorial do Trabalho, pela definição dos investimentos, de acordo com Côrrea (2006), coordena a complexidade e as interações da rede urbana. A disseminação das redes no atual período de globalização é indicador marcante da configuração deste espaço de fluxos, bem como da profusão das verticalidades no território. É principalmente por meio destas redes que o território pode agora ser regulado e comandado, notadamente pelos agentes hegemônicos, tal como indica a atual natureza do processo produtivo das chamadas empresas globais, como cita Lencioni.

Muito embora esse não seja um procedimento novo nas estratégias empresariais [...] sua importância advém de ser uma tendência cada vez mais freqüente e do fato de conter um sentido novo porque se assenta numa rede de comunicações que vêm, aos poucos, revelando uma capacidade infinita. Mas, acima de tudo, porque denuncia a direção crescente da substituição das relações pessoais por relações eletrônicas que redimensionam a relação espaço-tempo das atividades humanas. (LENCIONI, 2003, p.469).

Destacamos ser preciso examinar atentamente a organização e o uso do território na perspectiva corporativa e da gestão pública. A decisão a respeito da localização das atividades produtivas dominantes é fruto, sobretudo, no atual período, de decisões corporativas sobre os atributos materiais (naturais e técnicos) e normativos presentes em cada lugar. Cabe ao pesquisador entender o sentido dessa localização e analisar as diversas forças indutoras desse processo.

A identificação da hierarquia entre os lugares também faz parte desse procedimento analítico, distinguindo os lugares que produzem materiais e abrigam o comando técnico da produção, dos lugares que produzem fluxos e detém o comando político da produção (SANTOS, 1996) e inúmeros casos intermediários.

Os espaços da racionalidade seriam 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 (Bernardes, 2001, 429).

Tal processo é marcado pelo cruzamento de fatores que se diferenciam tanto em seu processo produtivo (Divisão Territorial do Trabalho), quanto de distribuição em relação aos fluxos materiais (Divisão Social do Trabalho), mas que possuem uma analogia quanto ao caráter globalizador ao qual são remetidos. Embora haja uma diferenciação física dos espaços, os aspectos que os produzem são homogeneizantes em seu bojo, havendo assim, fatores que se comportam de maneira parecida em todos os espaços para seu resultado final.

A produção, que se caracteriza pela fragmentação e sua reintegração espacial em determinados locais estratégicos, está sob a orientação dos fluxos comerciais e, sobretudo, financeiros. Este cenário acaba, pela natureza do próprio processo de globalização, criando formas desiguais de interdependência entre setores e regiões. Portanto, podemos entender que a globalização não é um movimento de homogeneização em caráter global. Seus reflexos são heterogêneos quando analisados sob a ótica local ou espaços territoriais com características socioeconômicas distintas.

Segundo Castillo e Frederico (2010, p. 462):

A crescente especialização produtiva dos lugares, possibilitada pela combinação entre o desenvolvimento dos sistemas de transportes e comunicações e a política de Estados e empresas, aumenta os fluxos materiais e informacionais, distanciando cada vez mais os locais de produção dos locais de consumo, tornando mais complexas a distribuição espacial das atividades econômicas e a articulação entre as diferentes etapas, em diferentes lugares, da produção.

A circulação ganha destaque, demonstrando o caráter essencial dos fluxos para a realização da produção, como afirma Santos (1997), de modo que hoje a circulação preside a produção. Além de situar o devido papel da circulação, a noção de circuito espacial produtivo atribui um destaque igualmente importante à categoria espaço. Moraes (1985,

p.156) enfatiza que "discutir os circuitos espaciais da produção é discutir a espacialidade da produção-distribuição-troca-consumo como movimento circular constante".

Para nós, embasados em Santos (1977, 1997, 1978), o espaço é entendido como uma instância social, ou seja, um conjunto de fatores e funções que condicionam e transformam a reprodução social. As formas geográficas apresentam-se de maneira mais ou menos funcional à difusão do capital, possuindo conteúdos funcionais aos interesses das grandes corporações.

Isso possibilita a instalação, num mesmo subespaço, de diversos circuitos espaciais produtivos, tornando o espaço um mosaico, no qual convivem formas com rationalidades e conteúdos diversos, concebidas e implantadas em momentos distintos. É assim que o espaço geográfico pode ser compreendido como uma acumulação desigual de tempos (SANTOS, 1996), revelando a coexistência entre diferentes temporalidades num mesmo lugar, região ou território:

A divisão territorial do trabalho pode nos dar apenas uma visão mais ou menos estática do espaço de um país. (...) Mas para entendermos o funcionamento do território é preciso captar o movimento, daí a proposta de abordagem que leva em conta os circuitos espaciais da produção. Estes são definidos pela circulação de bens e produtos e, por isso, oferecem uma visão dinâmica, apontando a maneira como os fluxos perpassam o território. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.143).

O aumento das trocas materiais, possibilitado pelo aprofundamento da divisão territorial do trabalho, é o fato que torna operacional o conceito de circuito espacial produtivo. Segundo Arroyo (2001, p.57), este permite "agregar a topologia de diversas empresas em um mesmo movimento; mas, ao mesmo tempo, permite captar uma rede de relações que se dão ao longo do processo produtivo, atingindo uma topografia que abrange uma multiplicidade de lugares e atores".

Oliveira (2008, p. 35) aborda a ideia de que espaços locais são fundamentais para garantir a consolidação de uma empresa no cenário produtivo internacional:

O papel da dimensão local tem relevante participação para as estratégias produtivas e, consequentemente, para um ganho em competitividade internacional. A abordagem sistêmica mostra que não há como uma firma se tornar competitiva isoladamente, sem um ambiente que lhe proporcione subsídios em relação a suportes institucionais, fornecedores de insumos e serviços voltados à atividade produtiva, ou mesmo a própria pressão competitiva que acaba elevando as potencialidades inovativas de uma organização.

A citação retrata a ideia da consolidação empresarial em sua embriologia num viés administrativo. A Embraer quando se instalou em Gavião Peixoto já não estava mais nessa

fase; ao contrário, era uma empresa já inserida no mercado internacional com suas redes produtivas e de comercialização e competia junto às principais indústrias do ramo aeronáutico no mundo. Assim, disseminava forças que, para alguns casos, eram maiores que do próprio poder público local. Em Gavião Peixoto, a instalação da Embraer se deu na perspectiva da empresa, quando o poder local teve pouca expressão nas decisões políticas do território, obedecendo às decisões do estado e da própria empresa, inclusive relacionado aos incentivos fiscais.

Se, por um lado, as diversas etapas do processo capitalista se tornaram cada vez mais dispersas no espaço, por outro, estão cada vez mais articuladas pelas políticas das empresas, sobretudo as grandes, através da modernização e da expansão das redes técnicas de informação, portadoras de ordens, mensagens, capitais. Isso evidencia a centralidade dos fluxos imateriais na análise geográfica. Daí a importância dos círculos de cooperação no espaço (SANTOS; SILVEIRA, 2001), entendidos como a relação estabelecida entre lugares e agentes por intermédio dos fluxos de informação.

Os movimentos decorrentes da desconcentração industrial revelam um conjunto de distintos e articulados processos de acumulação capitalista no território paulista. Nesse sentido, de acordo com Sposito (2004), afirma-se que do ponto de vista das profundas mudanças verificadas no atual estágio do capitalismo, particularmente nas interações espaciais entre os centros urbanos, estamos, concomitantemente, frente a permanentes processos de concentração, desconcentração e reconcentração espacial dos capitais fixos no conjunto do estado de São Paulo, e de centralização, na metrópole paulista, dos capitais produtivos e financeiros.

Um dos aspectos da desconcentração industrial da Embraer S.A. foi a criação de uma unidade produtiva e de testes em aeronaves no município de Gavião Peixoto, assunto de nosso próximo capítulo, onde trataremos, entre os aspectos da nova realidade da empresa no local, as transformações internas em decorrência desse empreendimento.

3. CAPÍTULO II – APRESENTAÇÃO DA ÁREA E OBJETO DE ESTUDO: PRINCIPAIS EFEITOS DA EMBRAER S.A. EM GAVIÃO PEIXOTO

Neste capítulo tratamos da caracterização socioeconômica do município de Gavião Peixoto, SP, e em seguida, como espaço de relações entre variados agentes transformadores e de apropriação a partir da indústria aeronáutica instalada no município, a Embraer S.A.

Desde então, apresentamos os efeitos gerados com a instalação da referida indústria no município, passados 15 anos dessa decisão. Para subsidiar a retórica dessa seção, também há as análises dos questionários e entrevistas aplicados junto à população e representantes do poder público local, os quais elucidam a percepção da comunidade em relação à presença e à atividade da Embraer S.A., desde o processo de admissão da indústria, de seus aspectos atuais, além de perspectivas futuras.

O município de Gavião Peixoto, nosso recorte espacial de pesquisa, historicamente está inserido no que foi a Sesmaria Cambuhy, aos fundos dos Campos de Araraquara, de posse desde 1815 do brigadeiro Joaquim José Pinto de Moraes Leme. A região se estendia desde as costas do Planalto Ocidental, ao norte do Rio Piracicaba, até os rios Grande e Pardo, no centro do Estado de São Paulo (MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS, 2016).

Em 1823, a área que possuía uma configuração razoavelmente definida, com aproximadamente 30.500 alqueires, a qual pertencia por herança a Brites Maria Pinto Galvão e mais tarde ao seu sobrinho, o Conselheiro Bernardo Avelino Gavião Peixoto.

Em 1900, foram inaugurados, nessa área, os dez primeiros quilômetros de trilhos de uma ferrovia tipicamente cafeeira, a “Douradense”. Em 1908, essa jovem ferrovia inaugurava duas estações na área da sesmaria de Conselheiro Bernardo Gavião Peixoto, nesse período, já institucionalizados como Núcleos Coloniais. Essas estações foram Nova Paulicéia e outra, com nome em sua homenagem, Conselheiro Gavião Peixoto, as mais distantes da capital paulista - criados no ano anterior por decreto na área de terras doadas ao Estado pelo Conselheiro Gavião Peixoto (FERRARI, 1976).

No mesmo ano, a Empresa Força e Luz de Jahu começou a instalação de uma usina hidrelétrica no Rio Jacaré-Guaçu próxima às instalações de Gavião Peixoto. Seu funcionamento iniciou-se em 1913 com duas turbinas J. M. Voith e geradores da *Siemens Schuckert*, com mais duas ampliações em 1916 e 1924.

Com a modernização realizada pela empresa em 2005 na Usina, as máquinas foram retiradas, salvaguardando-se apenas uma delas como patrimônio histórico do município; porém, a Casa das Máquinas se mantém preservada com a arquitetura da época. A energia produzida pela unidade de Gavião Peixoto garante volume no abastecimento de toda região com capacidade para 4,11 MW (Campo, 2016).

Fugidos da Revolução, muitos europeus do leste se deslocaram rumo a essa região em 1917, contribuindo para o crescimento populacional da localidade. Contudo, devido aos surtos de febre amarela da época, foram praticamente dizimados. Nessa época havia cinco escolas no Núcleo de Gavião Peixoto e Nova Paulicéia com 265 alunos no total; destes, a maior parte era composta por meninos (68,30%) e de nacionalidade brasileira (87,54%), o restante das nacionalidades era muito diverso (FERRARI, 1976).

A ferrovia foi desviada e, consequentemente, desativada em 1969, o que provocou um declínio na economia local, agravado com a quebra na lavoura do algodão. Gavião Peixoto só voltou a ter acesso fácil às outras cidades da região por meio das rodovias, entre elas a Nelson Barbieri, que liga Gavião Peixoto a Araraquara, e Estrada Municipal Gavião Peixoto-Nova Europa (MESSI, 2013).

O município de Gavião Peixoto é marcado pelo processo de emancipação recente, dado desde forças políticas locais, impulsionadas pelas vantagens oferecidas pelo governo federal à época aos distritos brasileiros. Desse modo, pela organização do grupo local liderado através da “Sociedade de Amigos de Gavião Peixoto”, então presidida pelo senhor Carlos Procópio de Araújo Ferraz, e sob a presidência de honra de Acylino Marcondes Rezende, procurou-se na Assembleia Legislativa de São Paulo formalizar o pedido de criação do município, em 1992.

Buscou-se dar vida à vontade de se desligar política e territorialmente de Araraquara. Com isso, em dezembro do ano de 1995, como mostra o exposto abaixo e contido no anexo 1, sob o Decreto Lei estadual nº 9330, tem-se a sua emancipação, sendo desmembrado do então município de Araraquara, do qual era distrito. Em seguida, trazemos a Imagem 4 referente ao prédio da Prefeitura Municipal.

Diário Oficial do Estado de São Paulo
Lei nº 9330, 27 de dezembro de 1995
Altera o quadro territorial administrativo do Estado
O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO
Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Artigo 1º- O quadro territorial administrativo do Estado, estabelecido pela Lei nº 8.050, de 31 de dezembro de 1963, promulgada pela Assembleia Administrativa como Lei nº8.092, de 26 de fevereiro de 1964, com as modificações posteriores, fica alterado na conformidade do disposto da presente Lei.

Artigo 2º - Ficam criados os seguintes municípios:

[...] II- município de Gavião Peixoto com sede no Distrito de Gavião Peixoto e com território deste mesmo Distrito, do município de Araraquara, tendo as seguintes divisas. [...]

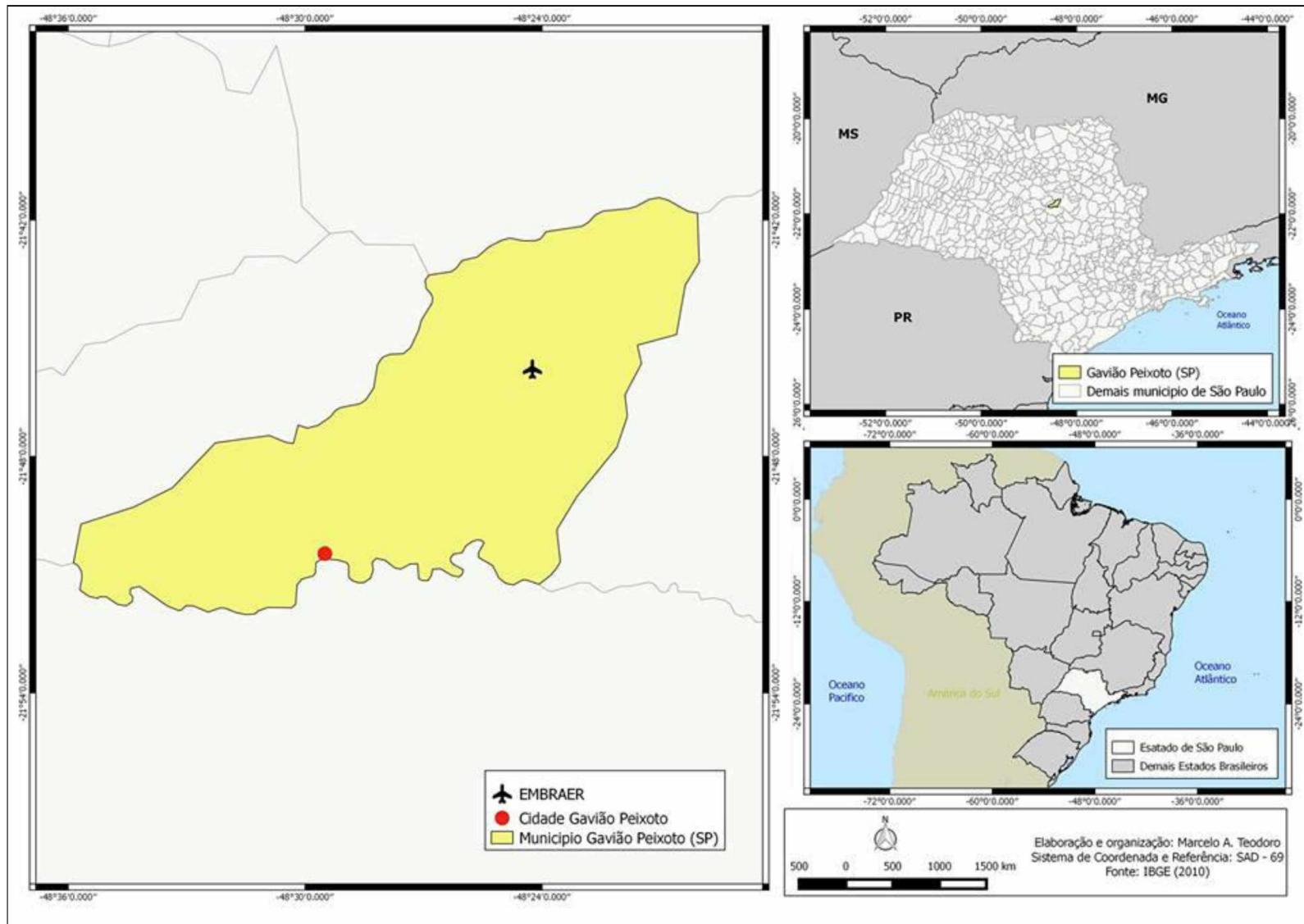
Imagen 4: Prédio da Prefeitura municipal de Gavião Peixoto



Fonte: Campo, 2016.

A localização geográfica do município é dada no Mapa 1:

Mapa 1: Localização geográfica de Gavião Peixoto, seu Distrito Urbano e Embraer S.A. no município



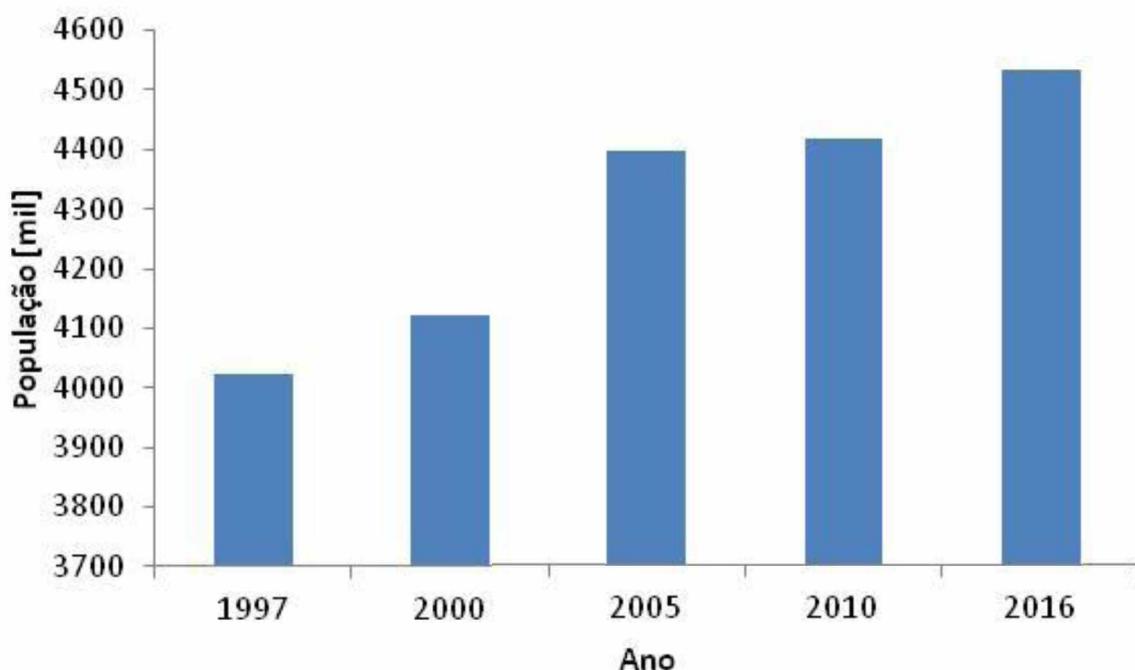
O município está localizado na Região Administrativa Central (RAC) do estado de São Paulo, junto com outros 25 municípios, e que somados concentram quase um milhão de habitantes. O município de Gavião Peixoto faz divisa com os municípios de Nova Europa, com 9.300 habitantes, localizado há 11 km de distância; Araraquara, com 208.662 habitantes, distante 32 km; Matão, com 76.786 habitantes e há 47 km de distância, além de Boa Esperança do Sul, com 13.645 habitantes, separados por 31 km. Todas as distâncias são contabilizadas a partir das sedes administrativas de cada município (IBGE, 2010).

Algo que pode ser curioso e, ao mesmo tempo, inquietante, é o fato do limite da planta industrial da Embraer, no município de Gavião Peixoto, estar localizada a menos de um quilômetro da divisa administrativa com o município de Araraquara. Não se tem esclarecido os critérios para o inventário da planta, mas é inegável nos fazer pensar porquês relativos a esta preposição.

Segundo o censo IBGE (2010), o município possui uma população de 4.419 habitantes, distribuída em 243,76 Km², sendo desses 3.574 residentes na área urbana, ou seja, 80,87% de sua população total. Além disso, possui em seu território uma unidade produtiva da Embraer S.A., indústria aeronáutica instalada em 2001 no local.

Nota-se, de acordo com o Gráfico 4, que a evolução da população de Gavião Peixoto, desde sua criação enquanto município, até o atual momento (2016), teve um saldo positivo. Porém, apesar do crescimento, os números não são significativos, suficientemente, para justificar que foram provenientes da indústria aeronáutica local, levando-se em conta a sua instalação e a atração de recursos humanos e financeiros prestados pela Embraer ao município.

Gráfico 4: Mostra da população de Gavião Peixoto desde a emancipação do município (1997-2016)



Fonte: Fundação Seade, 2016. **Org.:** Autor

O pouco mais de 500 habitantes que chegaram a Gavião Peixoto em quase 20 anos, logo após sua emancipação, não se justificam pela instalação da Embraer no município, haja vista que, os funcionários deslocados para a indústria aeronáutica não residem por lá, mas sim em outras cidades da região de entorno, onde há uma maior infraestrutura urbana.

Gavião Peixoto é uma cidade pequena. Esse conceito, dentro dos esforços teórico-metodológicos existentes na Geografia, ainda é escasso, apesar da maioria dos municípios brasileiros possuírem núcleos urbanos classificados como “cidade pequena”. Só no estado de São Paulo, dentre os 645 municípios, 522 deles possuem população com menos de 50 mil habitantes, ou seja, mais de 80%; contudo, nem todos, dentro dos estudos da análise urbana, podem ser classificados como pequeno. Para os estudos da Geografia Urbana não prioriza-se o número de habitantes para classificar as cidades. Dessa parcela, 284 tem menos de 10 mil habitantes, resultando em 44%, ou seja, quase a metade dos municípios paulistas tem menos de 10 mil habitantes. (Seade, 2016).

Com a expansão de novos cursos de graduação em Geografia, criados nos anos 2000, sobretudo no interior, o número de referências sobre esse assunto aumentou, mas ainda não em quantidade suficiente ou equitativa à outras áreas. Trabalhos de temática urbana que

envolvam regiões metropolitanas e, mais recentemente, nas últimas décadas, sobre cidades médias são mais desenvolvidos e publicados.

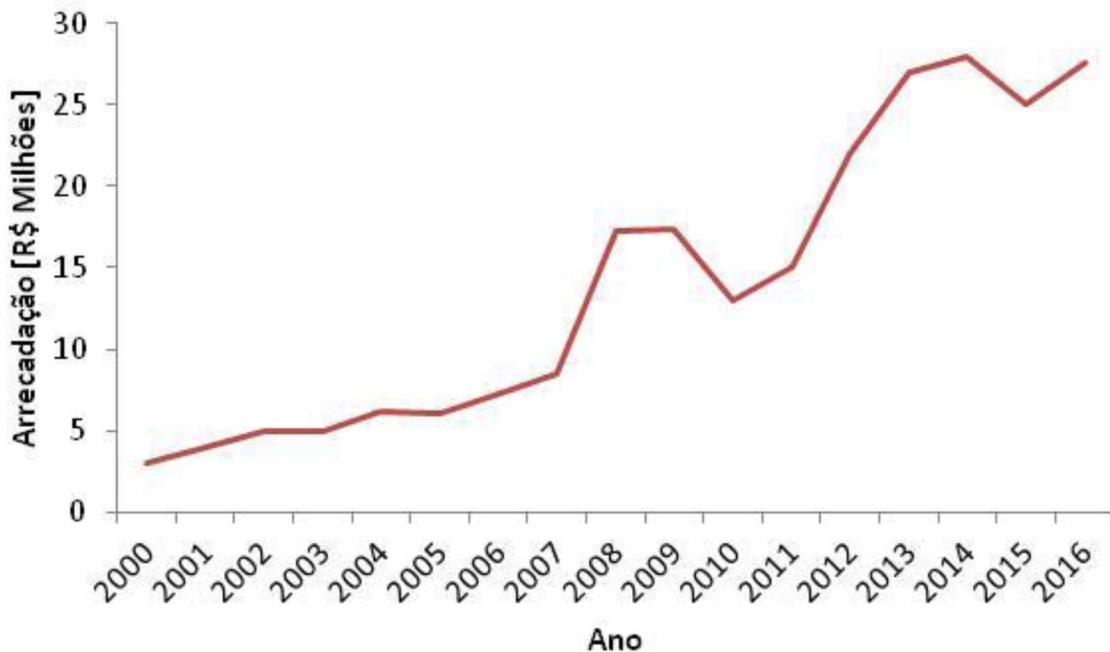
As pequenas cidades no Brasil tem sido mais investigadas sob a égide da preservação dos costumes e tradições locais, como, por exemplo, religiões e suas expressões, modo de vida, agricultura familiar, entre outros aspectos. Entretanto, há muitas possibilidades, além de critérios, pois há cidades que podem ser consideradas pequenas ou médias, a depender de sua dinâmica na rede urbana onde está inserida. De acordo com Jurado (p. 45, 2011)

A *cidade pequena* possui, portanto, uma *materialidade* no seu plano espacial, enquanto *forma* no processo de urbanização e uma *imaterialidade* que pode estar relacionada aos seus *fluxos* informacionais que traduzem sentidos econômicos, políticos, culturais, etc. Essa realidade urbana não está dissociada de um ponto de compreensão maior, ou seja, a cidade, embora a adjetivação pequena retrate uma relação de *mensuração* e *qualificação* quanto ao seu tamanho, expresso no universo dialético da divisão territorial do trabalho em escala global. Nessa compreensão, a cidade pequena apresenta uma dimensão geral que é comum aos demais centros urbanos, na expressão da cidade e que abrange uma totalidade.

Sem a intenção de reduzir a classificação de cidades pequenas ao critério numérico, as cidades pequenas podem, de acordo com seus atributos sociais e políticos, serem peculiares em cada uma e, não apenas, como um modelo homogêneo passível de ser replicado. Gavião Peixoto, tem destaque diante de outras realidades regionais devido à presença da indústria aeronáutica em seu território municipal, que é caracterizada por ser complexa e articulada, dada suas características globais. Porém, seu distrito urbano pouco se favorece disso, como veremos adiante no trabalho, a não deixar dúvidas quanto sua classificação enquanto “pequena”.

Em termos de taxas de crescimento econômico, tem-se que entre 1997, período após sua emancipação, e 2000, período que antecede a chegada da Embraer, o município arrecadou R\$ 3.312.678,59 em receita. Já no período entre 2001, quando a Embraer se instala em território gavionense, e 2016 a taxa de crescimento econômico, em números de arrecadação, cresceu da ordem de 800%, chegando ao número de R\$ 27.625.877,22 no fechamento do último ano. Os dados da arrecadação pública do município desde 2000, ano que precede a Embraer em Gavião Peixoto, são apresentados no Gráfico 5.

Gráfico 5: Arrecadação pública do município de Gavião Peixoto (2001 a 2016)



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE GAVIÃO PEIXOTO, 2016. Org.: Autora

A arrecadação municipal de Gavião Peixoto nos anos recém-chegados da Embraer não teve grandes avanços, uma vez que a isenção fiscal dada à empresa não contribuiu para a receita interna do município.

A partir de 2007, quando o gráfico acima apresenta crescimento acelerado, tem-se a relação do aumento do repasse da Declaração para o Índice de Participação dos Municípios (Dipam) pela entrega de aeronaves executivas da Embraer, principalmente, os modelos Phenoms 100 e Phenoms 300.

Nos anos seguintes, a linha de produção dessas aeronaves executivas foi transferida da planta industrial de Gavião Peixoto a São José dos Campos, que veio, mais tarde, a ser realocada aos Estados Unidos. O decréscimo na fabricação de aeronaves em Gavião Peixoto justifica a redução na arrecadação da receita fiscal do município para esse período.

A outra linha de crescimento do gráfico de arrecadação é relacionada aos repasses do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal e pouco à Embraer. Nota-se que houve uma queda na arrecadação do ano de 2015, quando comparado ao ano anterior.

As receitas fiscais da Embraer referentes ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) e Imposto Territorial e Predial Urbano (IPTU) passaram a ser contabilizadas à receita em 2016, quando se retomou seu crescimento relativizado aos

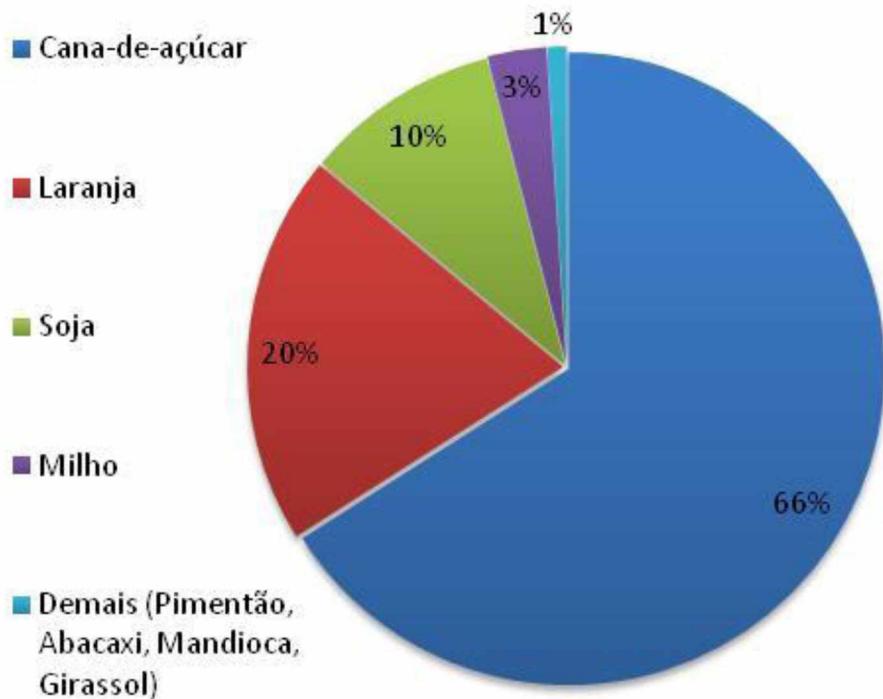
impostos da empresa no local, porém, os números relativos ao repasse da empresa não foram divulgados.

A economia do município, antes da instalação da Embraer, era, quase que exclusivamente, baseada na agricultura, com produção, por muitos anos, da cana-de-açúcar, principiada na década de 1970 e de laranja, iniciada na década de 1980.

Em 1975, a Fazenda Alabama, antiga propriedade do presidente João Goulart, fora vendida à Usina Zanin e quando preconiza-se a cultura da cana-de-açúcar no município de Gavião Peixoto. Outro marco da economia agrícola do local foi a iniciativa da Família Fischer na produção da citricultura, a partir da década de 1980, além de outras culturas menos significativas.

De acordo com os dados Seade (2013), o setor agropecuário representa 34,91% do valor adicionado da economia do município, de acordo com a atualização da produção mostrada no Gráfico 6, no qual são representadas as culturas.

Gráfico 6: Produção agrícola por hectares em Gavião Peixoto (2015).



Fonte: Comissão Municipal de Estatísticas Agropecuária, 2016.

Ainda é forte a fonte econômica agrícola em Gavião Peixoto, sendo a cana-de-açúcar o principal produto do setor no município, seguido pela laranja. Ambas as culturas tem impulso marcante pela presença de Usinas sucroalcooleiras e empresas de citricultura na região.

Outras culturas são diversificadas e atendem períodos das denominadas “safrinhas”, como a soja, milho e girassol. Produtos como o pimentão, mandioca e abacaxi fazem parte de uma baixa produção do pequeno produtor familiar para mercado doméstico, fato que demanda pouca mão de obra contratada e especializada. A comercialização desses produtos é destinada aos mercados da região e aos compradores intermediários.

Como se sabe, a mão de obra empregada em atividades agrícolas desse perfil não demanda alta qualificação técnica. Além disso, nos últimos anos com a mecanização da colheita da cana-de-açúcar, quando a força humana foi substituída pelas máquinas, o desemprego estrutural passou a ser uma realidade frente às novas formas de organização do trabalho e da produção, mesmo que em pequenas e médias propriedades arrendadas pelos produtores aos grupos sucroenergéticos, uma vez que eles atuam diretamente com sua organização produtiva.

Em relação à citricultura, que compreende 20% da produção agrícola local, tem-se a concentração às grandes agroindústrias do setor na região, principalmente Cutrale, a qual possui grandes propriedades produtoras de laranja e detém o monopólio da exportação de *commodities* junto ao Grupo Louis Dreyfus, além de Citrovita e Citrosuco, localizados na região. Com isso, torna-se pequena a participação produtiva direta por agricultores familiares no município ou de outras empresas menores.

A pecuária tem arrefecido cada vez mais nas últimas décadas, sendo substituídas as áreas de pastagens pelo plantio da cana-de-açúcar. Segundo os agricultores, com esta última cultura, eles possuem uma renda fixa garantida no período de contrato de arrendamento das terras e uma diminuição da mão de obra empregada por eles, haja vista que a empresa sucroenergética é quem exerce essa função. A pequena produção, que varia entre bovinos, caprinos, aves e suínos, é destinada ao corte e à produção leiteira em pequenas escalas.

Aspectos da ruralidade estão fortemente marcados em Gavião Peixoto, como é possível notar na Imagem 5, que apresenta um dos estabelecimentos agropecuários da cidade. Apesar disso não ser uma regra aplicada às cidades pequenas, de modo geral, elas são expressões do rural que ainda se coloca como importante e necessário à maioria das famílias. Além disso, fica evidente a baixa força da indústria aeronáutica frente à estrutura social local.

Imagen 5: Estabelecimento agropecuário no distrito urbano de Gavião Peixoto



Fonte: Campo, 2016.

O setor de comércio e serviços é o mais expressivo no município e conta com a participação de 55,23% (Seade, 2013) da economia local. Embora não seja caracterizado por nenhum serviço especializado, é, em maioria, alimentado pelos serviços rurais, como mostra a Imagem 5. Além disso, há demanda por contratações físicas e jurídicas, uma vez que a região concentra duas usinas de açúcar e álcool: Usina Itaquerê – Nova Europa e Usina Zanin, do Grupo Raízen – Araraquara.

Além desses, há empresas familiares que possuem pequenas lojas na cidade, com alguns exemplos apresentados na Imagem 6. Tais estabelecimentos demandam pouca mão de obra contratada, característica marcante em pequenas cidades e que se verifica também em Gavião Peixoto. Por sua vez, o setor público municipal agrega 266 funcionários (PREFEITURA MUNICIPAL, 2016), contratados por meio de processos seletivos ou concursos, o qual também tem expressividade nesse percentual de serviços.

Imagen 6: Comércio diversificado no distrito urbano de Gavião Peixoto



Fonte: Campo, 2016.

Por último, e menos expressivo, tem-se a parcela de funcionários que trabalham na Embraer, além dos prestadores de serviços terceirizados. Tais pessoas não atuam na produção industrial, mas sim e, principalmente, em serviços de limpeza e manutenção, segurança, cozinha e serviços gerais. Baixo é o número de gavionenses que atuam diretamente na indústria e, quando atuam, são em trabalhos de menor especialização.

A dinamicidade e especialização técnica produtiva exigida pela indústria não tem alcance considerável no local, apenas admite mão de obra para suprir as demandas de baixa capacitação. A maioria dos recursos humanos advém de municípios adjacentes a Gavião Peixoto e, inclusive, de outros estados do Brasil, capacitados em São José dos Campos.

O setor secundário da economia, o industrial, que representa 9,86% (SEADE, 2013), é recente no município e marcado desde o princípio pela alta especialização técnica. Essa situação reconfigurou o espaço regional, exercendo uma força centrípeta de vários agentes do circuito produtivo em direção a Gavião Peixoto, a fim de garantir o processo de desenvolvimento do setor no local.

Com isso, inclusive, algumas dessas forças estenderam-se a outros municípios adjacentes através de suas inserções na cadeia produtiva aeronáutica desenvolvida pela Embraer S.A., caracterizada pela sua complexidade e grande articulação em atrair pessoal capacitado de várias regiões do país para si.

Na Tabela 1, tem-se a relação do número de estabelecimentos do município no ano 1998, antes da instalação da Embraer no município e os dados comparativos para 2016, ano da realização dessa pesquisa. Nesta, é possível verificar a configuração da indústria, agropecuária, comércio e serviços no período anterior à Embraer e atualmente.

Tabela 1: Número de estabelecimentos por setor no município de Gavião Peixoto

	Indústria	Comércio e serviços	Agropecuária
1998	0	45	2
2004	4	56	12
2010	4	83	11
2016	7	112	14

Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL, 2016. **Org.:** Autor

No período anterior à instalação da indústria aeronáutica no município, o setor industrial sequer existia e as principais atividades eram relacionadas ao comércio, serviços e agropecuária. A alteração do padrão da economia no município alterou também outros números relacionados a ele.

De acordo com dados do IBGE (2017), a expectativa de vida da população é de 71 anos, abaixo da média nacional, sendo essa diferença não tão significativa. A população idosa possui atendimento especializado voltado às necessidades de sua idade, com um Centro do Idoso, local dedicado de atendimento à população. A taxa de alfabetização é de 87,76% e segundo a Prefeitura Municipal, a meta é aumentar o número nos próximos anos com o atendimento ao Ensino de Jovens e Adultos. Além disso, o investimento na educação básica municipal é uma das prioridades do governo local.

O IDHM registra 0,719, embora já tenha sido de 0,597, em 2000. Vale lembrar que o IDHM não é uma boa referência para mensurar o desenvolvimento de um município, uma vez que, uma das variáveis que mede tal índice, a renda, pode camuflar uma realidade concentrada e desigual entre as partes. Ressaltamos os números exatamente para validar essa possibilidade. A quantidade de carteiras assinadas com altos salários no município não

retrata a realidade local, já que grande parte dos funcionários da indústria aeronáutica local não reside no município, apesar de constar nos cálculos do IDHM.

Na Tabela 1, apresentam-se esses números, além de dados atualizados. Com relação ao setor de serviços, tem-se uma carência ainda hoje de grande parte deles, sendo necessário recorrer a cidades como Araraquara, quando de algo mais específico; contudo, alguns deles foram iniciados no município após a instalação da Embraer, como serviços bancários.

No distrito urbano de Gavião Peixoto, não há agências bancárias. Ela é servida por postos de atendimento de instituições como Banco Santander e Banco Bradesco, além de um caixa eletrônico do Banco do Brasil. Ainda há posto de serviço dos Correios e Lotérica, como traz a Imagem 7.

Imagem 7: Agência dos Correios, Posto de Atendimento Bradesco e Santander, ao lado, um comércio agropecuário



Fonte: Campo, 2016.

Como efeito comparativo, junto à Planta da Embraer, em que mais uma vez se mostra a força indutora de outros serviços, há duas agências bancárias que servem unicamente aos funcionários da empresa, sendo uma do Banco Santander e outra do Banco do Brasil. Não há nenhuma empresa que preste serviços imobiliários no distrito urbano, outra característica peculiar às pequenas cidades.

Ademais, Araraquara consegue absorver parte da mão de obra excedente para os setores de comércio e serviços, bem como para a indústria. Esses setores são consolidados no município vizinho e atraem trabalhadores pendulares, os quais se deslocam diariamente, principalmente, à empresa Lupo. Essa fábrica, que confecciona peças íntimas e esportivas, disponibiliza transporte exclusivo aos funcionários da região, característica também de outras empresas.

As demais pessoas deslocam-se por veículo próprio ou de ônibus intermunicipal, que atendem às cidades de Nova Europa, povoado de Nova Pauliceia e Gavião Peixoto com nove horários diários, entre às cinco da manhã e às 19 horas.

Para esses funcionários, Gavião Peixoto é caracterizada como uma cidade-dormitório, onde se vive pelos laços familiares e não pela necessidade de se fixar devido ao emprego. De acordo com Donoso (2011), Gavião registrou para o ano de 2008, de acordo com o cruzamento de dados de uma metodologia própria, o maior índice de população pendular da região. Dentre outras cidades analisadas pela autora, Gavião Peixoto traduz o reflexo da incipienteza do setor terciário e da falta de vagas locais para suprir a oferta, em que se faz necessário buscar trabalho fora, principalmente, na cidade de Araraquara.

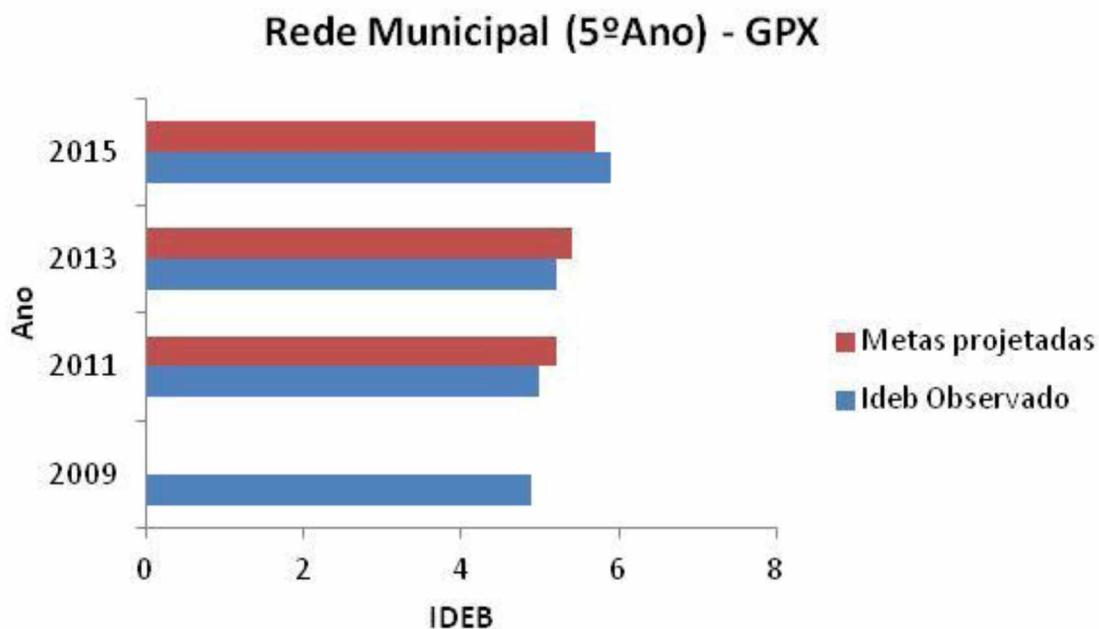
Ainda sobre esse assunto, Endlich *apud* Jurado (2011, p. 73-74) ilustra uma realidade que pode ser vista também em nossa área de estudos:

As pequenas cidades próximas a áreas metropolitanas ou aglomerados urbanos mantêm ou ampliam os volumes demográficos, mas amiúde perdem a autonomia e funcionam como extensões daquelas áreas. Assim, além das pequenas cidades funcionarem como locais de moradia dos trabalhadores que atendem tanto a agricultura moderna como as agroindústrias, elas também abrigam trabalhadores cujos postos de trabalho estão localizados em cidades maiores.

A educação básica no município, segundo dados coletados em pesquisa de campo no dia 16 de maio, para o primeiro semestre letivo de 2016, estava servida pelas seguintes instituições: Escola Municipal Martha Ferreira da Cruz, de Ensino Fundamental I com 328 alunos; Escola Estadual Conselheiro Gavião Peixoto, que atende Ensino Fundamental II e Médio, regulares e Educação de Jovens e Adultos (EJA) com 486 alunos ao total; ainda há duas Creches Municipais, que juntas acolhem 315 crianças de zero a cinco anos.

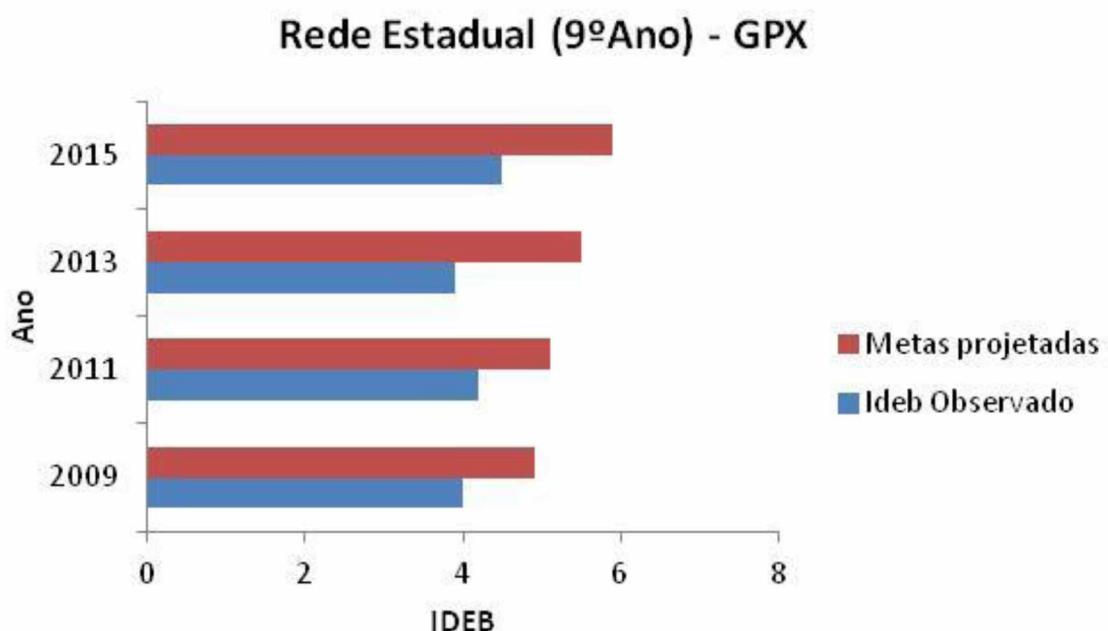
De acordo com dados disponíveis do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) do Governo Federal, Gráfico 7, o município de Gavião Peixoto, está acima da projeção feita pelo governo para os anos iniciais do Ensino Fundamental I, de responsabilidade do município a partir do ano de 2009. Outros números referentes aos índices do Ensino Fundamental II, Gráfico 8, de responsabilidade do governo do estado, mostram que a meta não foi atingida.

Gráfico 7: IDEB municipal de Gavião Peixoto



Fonte: INEP, 2016

Gráfico 8: IDEB estadual de Gavião Peixoto



Fonte: INEP, 2016

Pode-se perceber que os dados do ensino municipal se apresentam melhores devido aos maiores investimentos locais em relação aos realizados pelo estado. Em 2015, a Embraer, por intermédio de sua instituição educacional, fez parceria com a Prefeitura Municipal de Gavião Peixoto para modernização da escola de Ensino Fundamental I, Marta de Oliveira Ferraz.

Apesar dos números do investimento não terem sido divulgados, podemos inferir que haja estreita relação entre esse investimento e a melhoria das condições de trabalhos e, consequentemente, melhoria nos resultados do IDEB.

Além disso, em 2014, em parceria com a Prefeitura Municipal, o Centro Tecnológico Paula Souza passou a oferecer cursos de capacitação técnica na área de administração de empresas e logística à população local, com intuito de servir, de alguma forma, como subsídio técnico de qualificação de pessoal para suprir a demanda de contratação da Embraer. Atualmente, há 25 alunos do curso de administração. Embora haja esse esforço em capacitar os jovens, não há nada que envolva a capacitação técnica para a indústria aeronáutica, apenas à gestão empresarial.

A Prefeitura ainda oferece cursos de artesanato, panificação, corte e costura a pessoas maiores de 18 anos para formação profissional. No momento do levantamento dos dados a esse trabalho, não havia oferta desses cursos. Para alunos que cursam Ensino Superior e Técnico noturnos em Araraquara, é disponibilizado ônibus diário sem custo aos alunos.

Não há hospitais em Gavião Peixoto. A saúde do município é servida de uma Unidade Básica de Saúde (UBS) inaugurada em 2013, conforme Imagem 8, onde são atendidas especialidades médicas semanalmente e tratamentos de baixa complexidade com um leito de observação. Para os casos de alta complexidade, os pacientes são encaminhados para hospitais em Araraquara e Américo Brasiliense, onde o município tem parceria. Para atendimentos de emergência, há uma unidade, que desde o ano 2000 presta serviços 24 horas com um médico plantonista e enfermeiros. No local, há seis leitos de observação e um de emergência.

Imagen 8: Unidade Básica de Saúde (UBS) no distrito urbano de Gavião Peixoto



Fonte: Campo, 2016.

Há trabalhos recentes de prevenção da saúde do idoso com centro de esportes e lazer voltados à terceira idade, em que são desenvolvidas atividades de dança, artesanato, pilates, entre outras, com oferta de café da manhã diariamente aos frequentadores.

A cultura e o lazer são restritos no município, mas nos últimos anos houve iniciativas de melhorar a realidade local. Há oferta de visitas gratuitas à população em museus, teatros etc. em outras cidades pela Prefeitura Municipal, além de atividades de *ballet*, judô, dança, campo de futebol *society*, pista de *skate*, aulas de música com instrumentação, pintura em tecidos, como se mostra pela Imagem 9. Por fim, há opções de teatro à população residente e o parque municipal, onde podem ser realizadas atividades físicas ao ar livre.

Imagen 9: Mulheres durante aula de pintura em tecidos no Centro de Assistência Social do Município



Fonte: Campo, 2016.

O município de Gavião Peixoto avançou nos últimos anos em relação à oferta de serviços públicos, como saúde e prevenção de doenças, educação, transportes, e outros, uma vez que, devido a sua recém emancipação, seus gestores anteriores não atendiam todas as demandas e muitos serviços só passaram a ser ofertados recentemente. A população reconhece a diferença e a relaciona com a melhoria da qualidade de vida local.

Em relação à segurança, um levantamento realizado junto ao Batalhão de Polícia Militar do município mostra que o número de crimes e ocorrências locais teve um aumento considerável no comparativo dos anos 2001 e 2015. Para o primeiro, houve registro de 264 Boletins de ocorrência, enquanto para 2015, 456 ocorrências. Segundo a Polícia Militar, vários são os fatores atribuídos a esse crescimento, entre eles, o aumento do uso de drogas por jovens.

Embora o número de ocorrências tenha aumentado e haja a afirmativa do crescimento do consumo de drogas, Gavião Peixoto continua sendo uma cidade pacata, com poucos registros de crimes mais complexos. Os últimos registros de violência que assombraram a cidade foram o de explosão de caixas eletrônicos em março de 2015.

Gavião Peixoto ainda é caracterizado por um município de pouca expressividade na rede urbana paulista e tem sofrido nos últimos anos, principalmente, após a chegada da Embraer, em 2001, transformações no que tangem à inclusão de uma dinâmica industrial complexa. Apesar disso, essas transformações se restringem, basicamente, ao território da indústria aeronáutica no local.

A Prefeitura Municipal tem realizado esforços para buscar melhorias na prestação de serviços à população, mas ainda assim, poucas são as transformações que caminham em direção a uma maior inserção na rede urbana, multiplicando suas relações com outras cidades, seus serviços e equipamentos urbanos.

3.1 - O processo de instalação da Embraer em Gavião Peixoto e seus efeitos locais e regionais

Em 2001, o município de Gavião Peixoto foi escolhido dentre outras 363 localidades de várias regiões do país para sediar uma unidade da Embraer. Nesse processo, levaram-se em conta aspectos físicos, como relevo adequado para construção de pista para pousos e decolagens, e clima favorável⁵ para dar segurança aos voos de aeronaves em testes estratégicos e de segurança.

Tais características foram necessárias para formar a base necessária para receber a futura instalação da planta Embraer Defesa & Segurança, Ensaios em Voo S.A. e Embraer *Aircraft Services* S.A., empresas que compõem a unidade GPX atualmente. Logo, em Gavião Peixoto, tem-se a fabricação de aeronaves militares, realização de ensaios em voos dos novos aviões e prestação de serviços de manutenção às aeronaves oficiais do governo e da Força Aérea Brasileira (FAB) (DEFESANET, 2002).

Desde o princípio das atividades de desenvolvimento de aeronaves, no final do século XIX e início do século XX, fabricar aeronaves sempre representou o ideal sentido de “moderno”. Além do histórico político recente, o fato de o município possuir em seu território uma unidade industrial da Embraer S.A., o recoloca, desde então, como uma figura importante nas discussões sobre a força das decisões da empresa frente às colocações do poder local e a indução de políticas que privilegiam espaços, como o embasamento a seguir o qual diz que

No âmbito da produção e circulação de mercadorias, o processo de globalização faz emergir outra organização econômica, desta vez ligada à capacidade de criação de novos sistemas espaciais que repercutem no grau de concentração das empresas; na velocidade dos deslocamentos; e no alcance espacial dos processos produtivos. Novos circuitos de redes tendem a ser criados, modificando a funcionalidade e os conteúdos das cidades e das regiões, que são alterados em razão de novas imposições competitivas da racionalidade tecnológica (BOMTEMPO; SPOSITO, 2012, p. 29).

Gavião Peixoto assim se recolocou desde então, quando passou a compreender uma nova lógica empresarial e industrial à Embraer S.A. O Quadro 1 configura fatores que

⁵Segundo a Classificação de Koeppen, o município de Gavião Peixoto está em uma área classificada pelo clima Aw, com características tropicais marcantes e chuvas concentradas no Verão, diferentemente de São José dos Campos, onde o clima Cwa predomina derivado de características subtropicais, CEPAGRI, 2017.

contribuíram para o processo de desconcentração da Embraer Unidade Faria Lima, em São José dos Campos, sede da empresa em direção a Gavião Peixoto.

Quadro 1: Fatores de repulsão da Embraer em São José dos Campos (SJC) *versus* Fatores de atração da Embraer para Gavião Peixoto

Fatores de repulsão da Embraer em SJC	Fatores de atração da Embraer para Gavião Peixoto
Custo de produção elevado	Menor custo de produção
Forte presença de sindicatos	Incentivos do Estado
Área da indústria saturada	Extensa área para expansão/ modernização da planta
Condições de tráfego aéreo limitadas/ aeroporto compartilhado	Melhores condições do tráfego aéreo para ensaios e voo/ pista ampla e exclusiva
Disponibilidade de transferência de tecnologia pessoas	Criação de centros de ensino do setor aeronáutico

Fonte: Adaptado de Oliveira, 2005, p. 82. **Org.:** Autor

De acordo com as informações apresentadas no Quadro 1, percebe-se que a desconcentração da Embraer S.A. relaciona-se mais com as relações estabelecidas pelo sistema capitalista mundial do que com o de fato expandir seus territórios industriais fisicamente. Em razão disso, pode-se relacionar a maior geração de lucros e o enfraquecimento do trabalhador enquanto parte do sistema produtivo, colocando-o apenas como uma peça, a ser substituída em caso de problemas e as redes a qual faz parte.

Essas características são possíveis, uma vez que à empresa interessa as territorialidades onde ela possa atuar e não onde ela está fisicamente, já que seu mercado consumidor está em variadas partes do mundo. À ela, pouco importa onde a aeronave foi fabricada, se em Gavião Peixoto ou São José dos Campos, pois, independente disso, seu produto será entregue ao consumidor, que em maioria é estrangeiro.

O município de Gavião Peixoto, passa então, a ter destaque no cenário regional em relação à atração de investimentos direcionados à tal indústria aeronáutica, e assim, junto com outros que compõem a RAC, desempenha papéis importantes na economia paulista, embora tenha pouca expressividade na hierarquia urbana.

A escolha da área para instalação e funcionamento da indústria de alta especialização técnica se deu, além dos aspectos físico-geográficos, como relevo e clima, já citados, por meio de forças políticas do governo do estado.

À época do então governador Mário Covas, de modo a garantir que a Embraer S.A permanecesse no estado de São Paulo, além de estratégias corporativas da empresa, havia pouca ou nenhuma participação do governo municipal na decisão de instalar a Embraer no

local. O recentemente criado município tinha forças políticas pouco relevantes, haja vista que o desmembramento do município de Araraquara, do qual era distrito, havia se dado recentemente, em 1995, como já mencionado.

Pereira (2005) reforça a ideia no sentido de que dois fatores chamaram mais atenção e, talvez, possam ter determinado essa escolha diante das características para o objetivo da construção de uma pista de poucos e decolagens sem muito trabalho de terraplanagem e condições climáticas favoráveis para testes em voo de aeronaves. Esses fatores estão ligados às peculiaridades dos aspectos físico-geográficos do clima e relevo locais, caracterizados como favoráveis para a construção da grande pista para poucos e decolagens de aeronaves em testes – a maior do Hemisfério Sul, com 4.967 metros de comprimento e 95 metros de largura, de modo a garantir a segurança aos aviões - e o clima, com períodos bem marcados de chuvas e estabilidade dos ventos, também importantes para a função que desempenha.

Dentre as negociações da empresa com o município, após a determinação da área para sua instalação, Gavião Peixoto atribuiu à Embraer S.A., através da Lei complementar nº 13, de 26/03/2001, o Programa de Desenvolvimento Econômico, Social e de Viabilização de Investimento no *Polo Aeronáutico e Aeroespacial* do município. Além disso, autorizou a isenção de impostos a qualquer empresa subsidiária à ela que viesse a se instalar até o ano de 2006 no local. Nesse intuito, isentou a Embraer S.A. do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN) entre 2001 e 2015, sendo que após esse prazo a empresa deveria repassar 5% de sua alíquota ao município, conforme descrito em partes no trecho abaixo:

[...]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 Polo, isenção esta que terá vigor até o final do ano 2015 (CÂMARA MUNICIPAL, 2016)

Outras ações foram promovidas em relação à Embraer, como a concessão de 35 anos, renováveis por mais 35 para instalação do terreno cedido à empresa. Outros fatores concedidos foram a autorização de exploração de água, melhoria e alargamento de vias rodoviárias de entorno, sendo a construção de acostamentos na rodovia Doutor Nelson Barbieri custeada pelo governo do estado. Com isso, a Prefeitura Municipal de Gavião Peixoto tornou-se responsável pela readequação das cercas nas propriedades privadas ao longo da via, justamente, aquelas que faziam ligação à unidade produtiva local.

Perto de se vencer o prazo de isenção de impostos municipais, a Embraer entrou com pedido na Câmara Municipal em 25 de agosto de 2015 para que esse número fosse reduzido a 2%, assim como é feito em outros municípios onde tem suas indústrias, como São José dos Campos e Botucatu e que houvesse também a postergação da isenção do IPTU. Em 21 de outubro do mesmo ano a Embraer S.A. reavalia seu pedido e retira a isenção de IPTU, mantendo-o ainda para o ISSQN, concedido aos 2% em oito de março de 2016 (Câmara Municipal, 2016).

A planta industrial aeronáutica em Gavião Peixoto, conforme Imagem 10, localizada a aproximadamente 15 quilômetros do distrito urbano, é caracterizada por uma área de 1.600 hectares (35 vezes maior que a de São José dos Campos), onde 357 são de área de preservação ambiental (22%), desapropriados pelo governo do estado da iniciativa privada para o processo de construção do Polo Aeronáutico no município.

Imagen 10: Planta industrial da Embraer S.A. em Gavião Peixoto



Fonte: cidadedasasas.blogspot.com.br (2016)

A foto acima apresenta a planta industrial da Embraer em Gavião Peixoto para o ano de 2008. Atualmente, há várias modificações que foram feitas pela construção de novos hangares, como os hangares da montagem final e ensaios estruturais da aeronave KC-390, fábrica de móveis, Central de Logística, Posto de Combustível Aeronáutico, prédio administrativo da aeronave Gripen e do setor de Defesa e Segurança, além do Centro de Serviços, dentre outros.

A ligação da rede elétrica na área industrial, com investimento de 34 milhões de reais, foi promovida pela Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL). Em 2004, na Usina

Hidrelétrica do município, houve aumentos na capacidade de produção de energia, cerca de 35%, e de Internet, ao todo num custo total de 11 milhões de reais.

A desconcentração produtiva rumo à RAC tem sido amparada em um ambiente local favorável à atração de investimentos do setor aeronáutico marcado por: incentivos dos governos (federal, estadual e municipais), infra-estrutura de ensino e pesquisa, disponibilidade de espaço físico e condições do tráfego aéreo (OLIVEIRA, 2005, p. 74).

Em abril de 2003, motivada pela isenção de impostos enquanto subsidiária da área de produção de asas para as aeronaves regionais (família E-Jets) da Embraer S.A., a *Kawasaki Heavy Industries* investiu 20 milhões de reais para sua instalação no Polo Aeronáutico de Gavião Peixoto, que perdurou pouco mais de três anos. Em 2006, ela deixou o local devido a problemas relacionados à falta de demanda de seus produtos (NAKAMURA apud OLIVEIRA, 2008).

A maleabilidade das transações pelas redes favoreceu que a *Kawasaki* deixasse o local e continuasse o desenvolvimento de seus produtos à distância, mesmo no Japão, para serem transportados até Gavião Peixoto, assim como outras empresas que não chegaram a se transferir. O alto valor agregado de peças e componentes poderia fazê-los serem transportados, no caso da *Kawasaki*, de sua sede, localizada no Japão, até Gavião Peixoto, sem a necessidade de custos da cadeia produtiva integralmente transferida, o que enfraqueceu o adensamento industrial no Polo de Gavião Peixoto.

A Embraer S.A. Gavião Peixoto, dada a configuração espacial do território onde está instalada, é marcada pela ausência de indústrias complementares ou infraestrutura que possa subsidiar seu desenvolvimento como portos, aeroportos e rodovias. A unidade não é pautada pela especialização produtiva e outras atividades complementares de entorno; portanto, o município não se configura pela ordem de *clusters*⁶.

O arranjo organizacional e institucional da empresa global, como a Embraer, não depende exclusivamente de aportes geográficos locais.

⁶ **Cluster** é uma concentração de empresas que se comunicam por possuírem características semelhantes e coabitarem no mesmo local. Elas colaboram entre si e, assim, tornam-se mais eficientes (PORTER, 1990)

Esses, apesar de importantes, não definem sozinhos a decisão da empresa, uma vez que, apesar da ausência de alguns fatores importantes ao fomento da indústria, esta consegue se articular com o restante do mundo, a fim de garantir o processo de desenvolvimento de seus produtos, como sugere Porter (1990).

Isso condiciona às forças externas, que garantem a verticalidade da produção e se ligam, principalmente, a São José dos Campos, sede da empresa, ou ainda a São Paulo, pelos comandos financeiros, além de outros países fornecedores.

Diante desse processo, o município de Gavião Peixoto em função da chegada da Embraer e das ações do Estado conheceu nova fluidez e se colocou em outro patamar do circuito espacial produtivo, embora, seu distrito urbano e seus habitantes não estejam inseridos nesse processo, tampouco, nessa nova hierarquia de redes, já que são poucas as pessoas que são empregadas pela empresa ou que ainda prestam serviços a ela. A maior parte dos recursos humanos ligados ao circuito produtivo da Embraer é externa a Gavião Peixoto e não se vincula ao local.

O fato de a Embraer S.A. estar em território gavionense não garante alta captação de mão de obra local, embora empregue uma média de 2.300 funcionários diretos. Deste total, os empregados são em sua maioria capacitados em São José dos Campos no Instituto de Tecnologia Aeronáutica (ITA) para a fabricação e manutenção de aeronaves (EMBRAER, 2016). O número de funcionários advindos do município é baixo, havendo 89 contratações para o setor industrial, os quais se dividem em setores diferentes distribuídos entre técnicos mecânicos, eletricistas e pintura de aeronaves (CÂMARA MUNICIPAL DE GAVIÃO PEIXOTO, 2016).

O baixo interesse na qualificação técnica dos habitantes locais até então e as dificuldades em se qualificar, dado o cenário da Educação Superior no Brasil, mesmo passados 15 anos da chegada da Embraer em Gavião Peixoto, não permitem à população local disputar vagas de trabalhos ofertadas pela empresa na área administrativa ou industrial. A alta especialidade técnica é uma exigência primordial desse tipo de estrutura produtiva associada à tecnologia aeronáutica.

Ainda há outros funcionários locais de empresas terceirizadas que prestam serviços de limpeza e segurança, principalmente, que não puderam ser levantados durante os trabalhos de campo, haja vista que, essas empresas não são autorizadas a passar dados que ditam diretamente à Embraer. Ademais, a maioria dos funcionários, tanto diretos, quanto indiretos, reside em Araraquara.

Segundo a empresa, o perfil dos funcionários é dividido em um percentual de 53% para o desenvolvimento de serviços operacionais, ou seja, desempenham suas atividades na linha de produção fabril nas diversas áreas dentro da empresa; 29% do pessoal são registrados como engenheiros e técnicos de produção, que são dados como mão de obra qualificada e especializada para a atividade aeronáutica, restando 18% ao suporte administrativo e terceirizados.

A Embraer S.A. em Gavião Peixoto desempenha atividades nos seguintes setores (EMBRAER, 2016):

- manutenção de todas as aeronaves Embraer e reparo de seus componentes (rodas, freios e baterias);
- ensaios em voo e solo para programas em desenvolvimento durante campanha de ensaios;
- modernização dos projetos militares A4, AMX, F5 (novas cablagens, equipamentos digitais e modernização aviônica).
- cabines de pintura de aeronaves executivas, comerciais e de defesa;
- fábrica de móveis da aviação executiva e de defesa.
- linha de montagens finais do Super Tucano e KC-390.

Por fim, para o ano de 2016, ter-se-á uma parceria entre Governo Federal, Embraer S.A. e Saab (empresa aeronáutica sueca) para linha de produção e modernização do FX32 (Gripen). Haverá transferência da Suécia pela montadora Saab a Gavião Peixoto deste projeto, que inclusive, já tem prédio construído, como ilustra a Imagem 11 a seguir:

Imagen 11: Hangar de desenvolvimento da aeronave Gripen, em parceria com a sueca Saab, em Gavião Peixoto



Fonte: <http://www.centrohistoricoembraer.com.br/sites/timeline/pt-BR/Paginas/default.aspx#home> (2017).

No setor de montagem estrutural, Gavião Peixoto concentra ainda a fabricação da fuselagem e asas do cargueiro militar KC-390, além das asas de aeronaves comerciais com até 114 passageiros (Embraer-190) e do militar Super Tucano. De acordo com os dados da empresa, o Gráfico 9 apresenta o número de entregas de aeronaves produzidas no local desde sua instalação no município.

Gráfico 9: Histórico de entregas de aeronaves fabricadas pela Embraer S.A. em Gavião Peixoto



Fonte: Embraer, 2016

As expressões de aeronaves são apresentadas em números de unidades entregues, pois as receitas financeiras variam de acordo com as relações de mercado entre vendedor e comprador. Nos primeiros anos da presença da Embraer em Gavião Peixoto não houve entregas de aeronaves, apenas produções. A partir de 2004, quando começaram a ser entregues as aeronaves, ainda que de maneira tímida, que a referida planta entra em cena.

Desde 2009, de acordo com o Gráfico 9, a maior representatividade é de aeronaves executivas, modelos Phenom 100, 267 unidades, Phenom 300, 122 unidades, seguidas de 80 aeronaves militares modelo EMB-314, produzidas até 2015 e em números menos expressivos, as também militares, EMB-145.

A Imagem 12, a seguir, ilustra os modelos de aeronaves produzidos pela Embraer em Gavião Peixoto. Vale ressaltar que o modelo EMB390 (KC-390) ainda está em fase de testes para o processo de certificação, não havendo ainda nenhuma aeronave entregue, apenas dois protótipos produzidos. Além disso, a aeronave Gripen ainda não possui sua lista de montagem instalada, com previsão de entrega apenas em 2019 da primeira aeronave.

Imagen 12: Aeronaves produzidas pela Embraer em Gavião Peixoto



Fonte: Embraer (2016).

Gavião Peixoto, apesar de caracterizada como a Unidade Produtiva do segmento de Defesa e Segurança também adotou, em parte, a produção dos executivos Phenom 100 e 300, hoje fabricados em Melbourne, nos EUA. O histórico de produção de aeronaves em Gavião Peixoto apresenta-se da seguinte forma, como apontado no Quadro 2.

Quadro 2: Histórico de produção e modernização de aeronaves Embraer na Unidade de Gavião Peixoto (2001-2016)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aviação Executiva	0	2	94	126	83	77	0	0	0	0						
Phenom 100	-	-	-	-	-	-	-	2	93	100	41	29	-	-	-	-
Phenom 300	-	-	-	-	-	-	-	-	1	26	42	48	-	-	-	-
Defesa & Segurança & Governo	0	0	2	7	24	14	28	16	20	35	8	14	6	4	9	5
EMB-314 - ALX Super Tucano	-	-	2	7	24	14	28	16	20	35	8	14	6	4	8	4
EMB390 - KC390	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
F-X2 (Gripen NG)****	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Modernizações GPX (A1M, F-5, A4)	0	0	0	0	2	7	10	9	10	8	4	0	0	0	1	0
EMB312 - Tucano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A-1M - AM-X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F-5M - F-5 BR	-	-	-	-	2	7	10	9	10	8	4	-	-	-	-	-
AF-1 - A4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Entregas GPX (ALX + Phenoms)	0	0	2	7	26	21	38	27	124	169	95	91	6	4	10	5
Total Entregas Embraer S.A.	163	136	106	159	165	144	197	220	264	281	212	221	215	215	242	241

Fonte: Embraer, 2016.

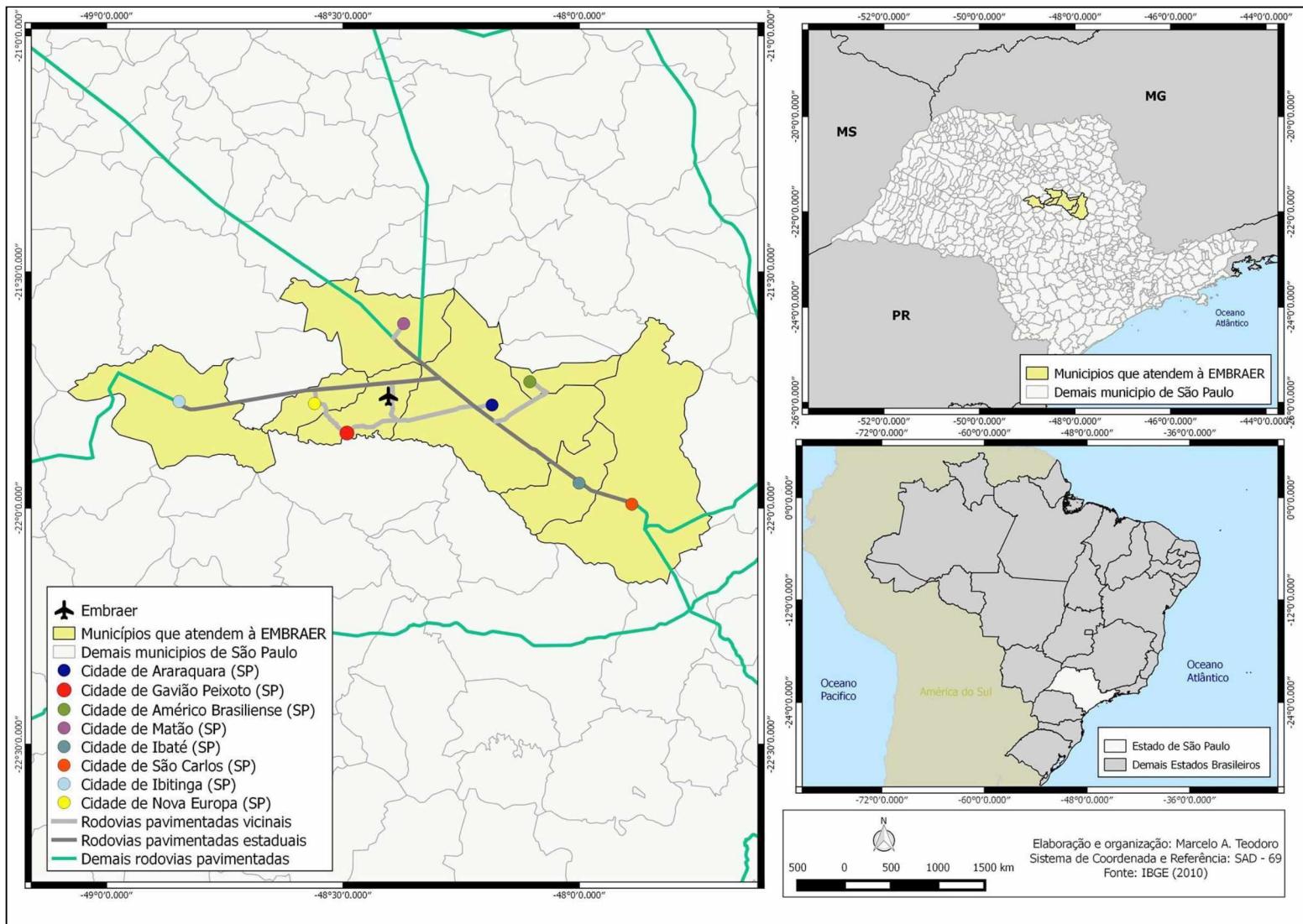
Diferentemente do Gráfico 9, que apresenta o histórico de aeronaves entregues na planta industrial de Gavião Peixoto, o Quadro 2 traz, além do histórico de entregas, o número de aeronaves modernizadas, ou seja, desenvolvidas no local. Percebe-se, por exemplo, que desde 2013, houve a predominância de aeronaves como KC-390, AMX, F-5, A4 e o Tucano, todas da categoria militar, resultado da transferência definitiva deste segmento à unidade Gavião Peixoto.

O arrefecimento dos modelos executivos Phenoms justifica-se pela expatriação da produção aos Estados Unidos, onde há mercado consumidor favorável. A aeronave modelo Gripen ainda está em fase de desenvolvimento do primeiro protótipo. A equipe responsável, formada por engenheiros e projetistas brasileiros e suecos, chegou da Suécia a partir de dezembro de 2016. Sendo assim, esta aeronave ainda não se encontra no histórico apresentado.

As atividades hoje desenvolvidas pela Embraer S.A. na planta de Gavião Peixoto foram expandidas em relação à instalação da empresa no município em 2001 e há planos de curto, médio e longo prazo para que sejam ainda mais multiplicadas.

O funcionamento da fábrica se dá em três turnos de trabalho e atrai funcionários residentes nas cidades de Ibitinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Araraquara, Américo Brasiliense, Matão, Ibaté e São Carlos (Mapa 2).

Mapa 2: Cidades que atendem à Embraer com fluxo de funcionários diário de outras cidades



Fonte: Campo, 2016.

As vias de acesso rodoviário que partem de Gavião Peixoto se dirigem à Araraquara pela Rodovia Doutor Nelson Barbieri. Esta via é pavimentada e teve seu fluxo facilitado pela criação de áreas de acostamento em 2003, em muito favorecida pelo atendimento que faz à Embraer para o fluxo de funcionários. Ela se estende até a cidade de Nova Europa, porém com acostamento até Gavião Peixoto. Além dela, existem a Rodovia Municipal CottarTannuri, que faz ligação com a Rodovia SP-255, e Rodovia Municipal José Cutrale, que se liga à Rodovia SP- 267.

A cidade mais distante de onde saem funcionários diariamente em direção à Embraer em Gavião Peixoto é São Carlos, há 68 quilômetros. A empresa mantém uma política de distância limite para fornecimento de veículos para o transporte de seus funcionários, sendo São Carlos, seu *Dead Way*. Por outro lado, a cidade mais próxima é Gavião Peixoto, há 15 quilômetros, embora, o maior fluxo seja de Araraquara, há 35 quilômetros.

O levantamento do número de ônibus de cada uma das cidades em direção à Embraer foi realizado entre os dias 10 e 13 de maio de 2016, durante trabalhos de campo nas duas portarias da planta industrial para respectiva contagem e levantamento. Devido a metodologia aplicada para esse levantamento, é possível que esse número seja variável. O número de ônibus se distribui de acordo com a Tabela 2.

Tabela 2: Número de ônibus fretados para transporte de funcionários de cidades adjacentes à Embraer Gavião Peixoto.

	Gavião Peixoto	Araraquara	Demais cidades	Total por turno
1º Turno	1	14	11	26
Turno Administrativo	2	21	9	32
2º Turno	1	12	4	17

Fonte: Campo, 2016.

O turno administrativo é o que mais concentra empregados e centraliza um fluxo de 32 ônibus diários, conforme Imagem 13. Esses ônibus são fretados de uma empresa terceirizada para transportarem os funcionários de onde residem com destino à planta onde trabalham.

Isso se justifica por ser dado como o horário comercial da empresa, quando os gerentes, diretores e supervisores estão no local. Os outros turnos, apesar de haver efetivo

de funcionários, concentram um número menor, já que se referem apenas à produção e a ensaios dirigidos pelos próprios engenheiros, sem a necessidade de maior recrutamento.

Imagen 13: Estacionamento de ônibus do turno administrativo de trabalho na Embraer Gavião Peixoto.



Fonte: Autor, 2016

A empresa terceirizada responsável pelo transporte de funcionários tem sede em Caçapava e é a mesma que presta o serviço à fábrica matriz em São José dos Campos.

Logo, para o serviço de transporte de funcionários, a Embraer S.A. de Gavião Peixoto se liga diretamente à centralização das decisões administrativas em São José dos Campos. Com isso, tem-se um alcance de um raio de dependência ainda maior que a região onde está localizada, extrapolando esses limites e não criando redes locais ou regionais para esse caso.

A fábrica ainda exige uma dinâmica de deslocamentos de curtos períodos de tempo de funcionários especializados entre as cidades de São José dos Campos, no Vale do Paraíba, onde tem sua sede, e Gavião Peixoto, onde possui a indústria de aeronaves do setor de defesa e segurança. Esse transporte é realizado de dois modos: via ônibus ou por aeronave própria da empresa modelo EMB-120 (Brasília) através de dois voos diários entre as duas indústrias, ou ainda por ônibus comerciais ou carros alugados, quando necessário.

Além disso, funcionários de empresas fornecedoras à Embraer viajam de outros países à planta de Gavião Peixoto por meio de voos comerciais, que chegam por São Paulo e depois se direcionam ao interior através de táxis contratados ou ônibus comerciais. Contudo, esses deslocamentos são financiados pelas empresas em que trabalham, mas que fazem parte da rede estruturada pela Embraer em nível global.

É importante destacar para os casos supracitados que o fluxo de pessoas externas à região onde a fábrica está instalada se dá por redes bem articuladas, inclusive, com nós em outros países. Tal cenário reforça ainda mais a articulação que é consolidada com pontos externos para além do próprio local, destacando a dimensão internacional da empresa.

Embora haja transporte fornecido pela empresa aos funcionários das cidades onde residem, ou se hospedam, alguns desses funcionários vindos de São José dos Campos ou fornecedores internacionais, hospedam-se em hotéis da cidade de Araraquara e tem disponível para si um carro alugado pela empresa de uma locadora nacional. Esta possui filial na cidade de Araraquara e na própria planta industrial à disposição.

Para a hospedagem desses funcionários temporários, a empresa faz parceria com quatro hotéis na cidade de Araraquara, uma vez que em Gavião Peixoto não há esse tipo de serviço, sendo eles o Hotel Dan Inn, Othon Hotel, Gran Hotel Morada do Sol e Comfort Hotel. O perfil de todas as ocupações realizadas pela Embraer nos referidos hotéis são de médio a alto padrão, sendo direcionadas aos membros, sobretudo, do corpo de engenharia e fornecedores estrangeiros.

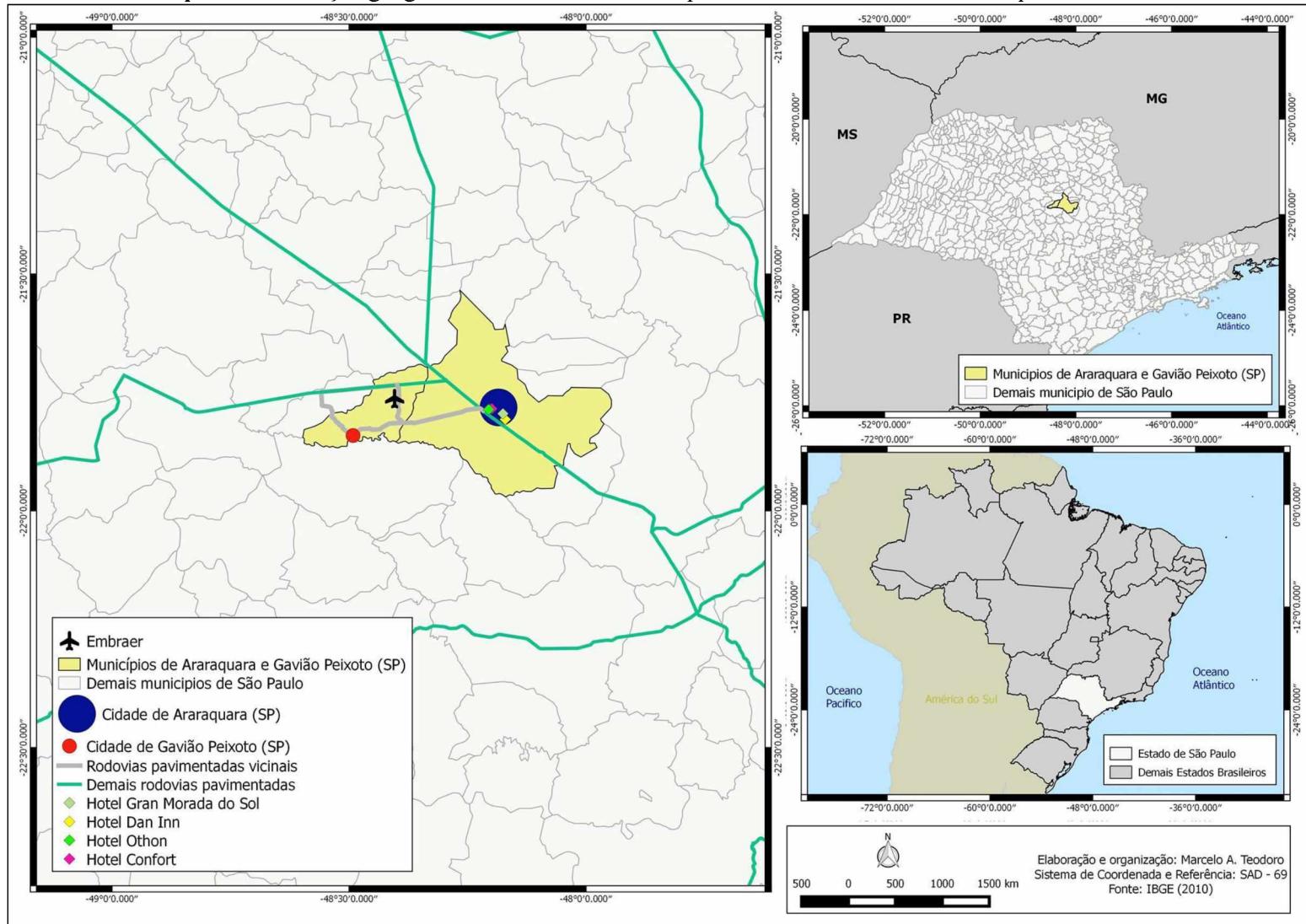
Quando se analisa a localização de cada um dos hotéis, como ilustrados na Imagem 14, de satélite, ou Mapa 3, percebe-se que estão localizados em áreas de fácil acesso às rodovias que ligam a cidade à planta industrial - rodovia Washington Luiz, via de acesso à rodovia Doutor Nelson Barbieri, que liga as cidades de Araraquara a Gavião Peixoto, ou seja, à Embraer. A única exceção refere-se ao hotel mais antigo, localizado no centro da cidade e construído na década de 1980, embora tenha sofrido reforma em 2010. Além disso, três deles foram instalados após 2001, ano da chegada da Embraer à região.

Imagen 14: Localização geográfica dos hotéis utilizados pela Embraer na cidade de Araraquara



Fonte: Google Earth. Acesso em março 2016.

Mapa 3: Localização geográfica dos hotéis utilizados pela Embraer na cidade de Araraquara e rodovias



Fonte: Campo, 2016.

Além desses equipamentos urbanos de serviços de hotelaria em Araraquara, a região também foi contemplada com a criação de escolas especializadas na formação de mão de obra técnica para a indústria aeronáutica.

Em Araraquara, foram criados cursos técnicos a partir da instalação da Embraer na região com o intuito de fornecer mão de obra especializada à demanda da empresa. Como exemplo dessa iniciativa, tem-se o curso de Funilaria e Pintura de Aeronaves do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), em 2001. Esse curso hoje se encontra cessado, mas outros ainda podem atender à demanda da empresa, como Metal-mecânica, Elétrica, Logística e Madeira e Mobiliário; Cursos Superiores de Engenharia Mecânica, Tecnólogo em Análise e Desenvolvimento de Sistemas, Tecnólogo Em Mecatrônica Industrial, além de Cursos Técnicos de Mecânica e Mecatrônica pelo Instituto Federal de São Paulo (IFSP)

São Carlos implantou o curso de Engenharia Aeronáutica pela Universidade de São Paulo (USP) no ano de 2001, a fim de atender o projeto de viabilização do Polo Aeronáutico que se formava naquele momento no interior paulista. O Centro Universitário Central Paulista (UNICEP), em São Carlos, oferece o curso de Tecnologia em Manutenção Aeronáutica e o SENAI oferece outros cursos, como técnico em elétrica, mecânica, mecatrônica, apesar de já ter ofertado o Curso Técnico de Mecânica em Aeronaves, com última turma formada em 2013.

Apesar da criação de cursos que se prestem à formação de recursos humanos na área de tecnologia aeronáutica, não há nenhuma parceria direta entre essas escolas e a Embraer. Ao contrário, segundo informações de campo coletadas junto à USP- São Carlos, seu curso de Engenharia Aeronáutica possui convênio, desde 2010, para estágios com a empresa francesa Airbus. Contudo, boa parte dos alunos egressos é contratada pela Embraer, devido ao fato da escassez de engenheiros da área no país.

Hoje, o Brasil tem oferta de oito cursos de graduação em Engenharia Aeronáutica. Eles estão nas instituições Faculdade de Tecnologia de São José dos Campos (ETEP), Universidade de Taubaté (UNITAU), Universidade do Vale da Paraíba (UNIVAP), Universidade Fumec, Universidade Paulista (UNIP); além de Universidades Públicas, como no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal de Uberlândia (UFU) (GUIA DA CARREIRA, 2016).

Nota-se que há apenas três instituições públicas em todo o país em se oferta o curso. Além do ITA, transferido a São José dos Campos, em 1950, os cursos da USP e UFU foram criados em resposta à necessidade da expansão da indústria aeronáutica no país no início dos anos 2000.

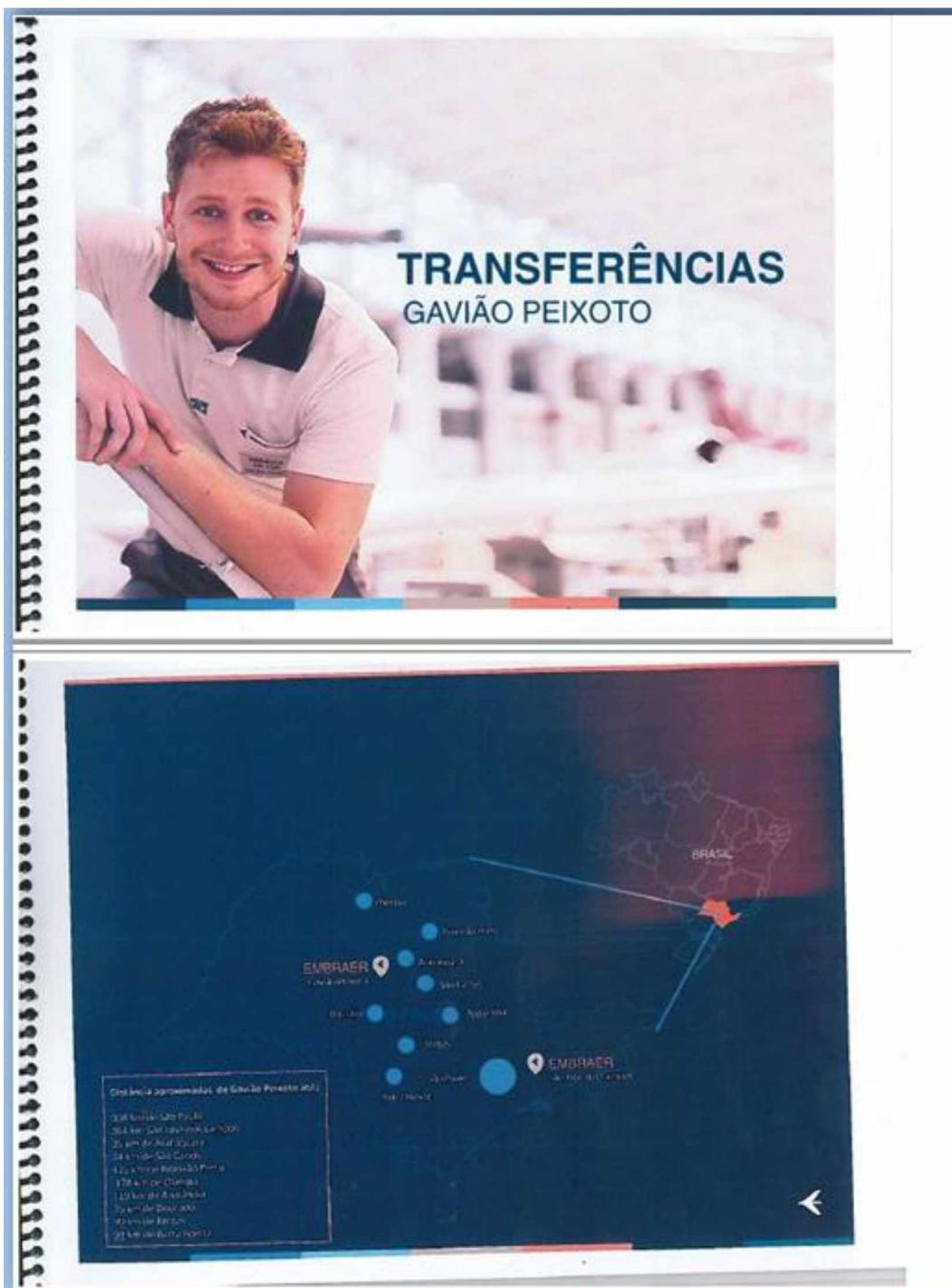
Esses também podem ser considerados objetos técnicos intencionalmente concebidos pela força política expressiva da qual a Embraer faz uso e ajuda a instituir. Em 2001, o Centro Tecnológico da TAM, onde são realizadas as manutenções das aeronaves da empresa aérea comercial, foi instalado na região, em São Carlos. Logo mais, em 2006, foi instalado o Museu Aeronáutico da TAM que dispunha de vários modelos de aeronaves e protótipos ao longo da história da aviação.

Diante da realidade da produção do espaço através de agentes prestadores de serviços, como os de hotelaria, transporte, qualificação técnica e outros, assim como trata Santos (1996), tem-se espaços intencionalmente fabricados e espaços intencionalmente localizados, produzidos para servirem determinada empresa.

Ademais, quando da transferência de novos engenheiros a Gavião Peixoto, vindos de São José dos Campos, especificamente, em fevereiro de 2016, a Embraer e outras empresas de Araraquara, Matão, São Carlos e Ribeirão Preto, a fim de que pudessem atender às necessidades desses novos habitantes e de suas famílias, uniram-se no intuito de “ajudar” os funcionários que estabeleceriam suas residências na região. Ela promoveu um evento entre seus funcionários e familiares no Hotel Confort, na cidade de Araraquara, com direito à diária para hospedagem no mesmo hotel, onde várias empresas⁷, principalmente, do setor imobiliário e educacional estiveram presentes para apresentar seus serviços como forma de recepcionar os futuros habitantes. A Imagem 15 ilustra a capa e as localidades apresentadas no material:

⁷ As empresas participantes do evento e outras informações podem ser verificadas na íntegra no Anexo 2 deste trabalho.

Imagen 15: Apresentação das cidades de entorno da Embraer S.A. Gavião Peixoto aos funcionários transferidos em 2016.



Fonte: EMBRAER, 2016.

Esse evento realizado em parceria da Embraer com outras empresas, que indiretamente servem à sua cadeia produtiva, exalta o poder de influência das grandes corporações na produção do espaço.

São referenciadas no material de divulgação várias cidades (Araraquara, Analândia, Barra Bonita, Dourado, Matão, Ribeirão Preto e São Carlos), entre elas estâncias turísticas e serviços que possam atender ao novo público que chega à região, como cultura, escolas

públicas e particulares, *shoppings centers*, hotéis, hospitais, imobiliárias, entre outros. Contudo, Gavião Peixoto só é mencionado em relação aos telefones corporativos da Embraer, sem nenhuma outra alusão a qualquer serviço.

De acordo com a análise do material de divulgação exposto, a empresa não enxerga nenhum atrativo no município e também não procura despertar a curiosidade de seus funcionários em conhecer ou investir localmente. São apresentados diversos outros municípios com seus atrativos urbanos e rurais, porém, sem nenhuma menção ao local.

As estruturas e equipamentos criados em função da Embraer S.A. em Gavião Peixoto não dinamizaram seu distrito urbano, nem o deixaram mais importante na hierarquia urbana regional, já que os comércios e população não aumentaram em relação com a indústria aeronáutica local, de acordo com motivos já mencionados e todos os olhares da empresa são externalizados.

Já o nome do município se projetou vinculado à empresa no cenário internacional da indústria aeronáutica, mas sem nenhuma referência ao seu distrito urbano ou outros conteúdos próprios que não sejam vinculados à empresa. Apesar de parecer equivocado, o ensejo anterior elucida a forte dependência do município com a empresa, uma vez que, sem ela, estaria sujeito a ser pouco significante, da forma como é colocada a importância de seu distrito urbano.

Ao contrário do que ocorreu na escala local, as cidades de Araraquara e São Carlos, que são as principais da Região Administrativa Central (RAC) de São Paulo, foram impulsionadas como destaques na rede urbana estadual, quando pensadas por seus aspectos locacionais e polo tecnológico.

4. CAPÍTULO III – OS EFEITOS GERADOS A PARTIR DA INSERÇÃO DA EMBRAER EM GAVIÃO PEIXOTO

Esse capítulo trata dos efeitos socioeconômicos em Gavião Peixoto após 2001, ano da instalação da Embraer S.A. no município.

Para tanto, usou-se como base o método qualitativo e de suas atribuições. A partir da amostragem estatística - com margem de erro de 10% e coeficiente de confiança de 95,5% para amplitude finita da população, conforme Gil (2002) e Pessôa (2013) -, a investigação fez uso de questionários individuais, os quais são apresentados no Anexo 3.

Para a compreensão dos efeitos da instalação de uma grande indústria em um município de pequeno porte, buscou-se, sobretudo, a percepção dos habitantes locais em relação às transformações geradas no local e em sua vida cotidiana. Além disso, a impressão local no que tange as novas relações de trabalho e a satisfação de necessidades básicas como saúde e educação, a partir da presença da indústria aeronáutica no local, também foi estudado.

A maior dificuldade ao levantar essas informações se refere à disponibilização de dados públicos, que por vezes são desatualizados e não expressam a realidade atual do município. Por isso, optou-se como metodologia de levantamento desses dados a busca direta junto à Prefeitura Municipal e suas respectivas secretarias, bem como com os moradores locais por meio de aplicação de questionários, pesquisas de campo e entrevista com gestor público.

Para Martins (1993), a chegada de um novo empreendimento instiga e ao mesmo tempo gera rupturas nas estruturas antes estabelecidas. A instalação da unidade produtiva da Embraer propiciou ao território de Gavião Peixoto conhecer a fluidez de materiais e de informações de uma nova dimensão e passou a integrar tanto as redes que conformam o circuito produtivo de aeronaves, como a rede variada de outros serviços que envolvem todo o processo.

Entretanto, Gavião Peixoto parece não fazer parte desse cenário, uma vez que quase todas as relações do processo industrial aeronáutico, com a exceção de um pequeno quadro de funcionários de baixa especialização, conforme dito nesse trabalho, não se ligam ao local; apenas mantém relações com a Unidade Produtiva ou ainda com serviços de variados setores na região, principalmente, em Araraquara e fora dela, São José dos Campos, e não à própria Gavião Peixoto.

A Embraer S.A coloca uma significação operacional e institucional em Gavião Peixoto. Para tal, tem-se a instalação de sua unidade produtiva fora da zona urbana, com dificuldade de acesso tanto pela distância em relação a outros centros urbanos, como por dispor de vias de acesso particular, com portarias que limitam o fluxo de pessoas, sendo possível o acesso apenas com transporte fornecido aos funcionários, ou veículo particular com identificação corporativa. Suas estratégias são oferecer maior segurança à Unidade fabricante de aeronaves do segmento Defesa e Segurança, distanciar as assembleias e reuniões de trabalhadores, além de descentralizar e desconcentrar sua mão de obra. Esses fatores podem ser observados pela ótica da estratégia interna da empresa enquanto segurança, apropriação e regulação de seus meios de produção.

Em Moreira (2013, p. 42) há a seguinte apresentação:

Partindo da abordagem de Brandão (2007) para aferir mais estritamente a influência da indústria na produção do território, infere-se que ela o homogeneiza a fim de criar as condições materiais, normativas e técnicas necessárias para sua implantação e reprodução ampliada de seu capital, propicia uma integração a partir das relações mercadológicas (concorrência e cooperação) presentes num ambiente de intensa competitividade, necessariamente marcado por rupturas, transformações e conquista de espaços para sua reprodução.

A perspectiva da dimensão industrial na produção do território numa vertente econômica trata dos processos de homogeneização, integração, hierarquização e hegemonização corporativa para apreender os aspectos espaciais do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo. A homogeneização remete aos movimentos dos capitais em geral no sentido de homogeneizar as condições para sua reprodução, tendo como resultado espaços cada vez mais unificados para a valorização capitalista.

Essa realidade nos permite interpretar à luz da idéia de Vainer (1992) em que as relações projetadas pela Embraer S.A. em Gavião Peixoto são forçadamente refletidas para fora do município, da mesma forma que atrai forças, mas não para Gavião Peixoto, e sim para os limites territoriais da empresa. Pouco é agregado pelo corporativismo no local, e o contrário também é verdadeiro, com exceção dos aspectos naturais de clima e relevo e regionais, como vias de transporte bem articuladas e o *polo* tecnológico regional. Apesar disso, a empresa consegue atrair forças para si no intuito de criar um cenário favorável ao desenvolvimento de suas atividades e fluidez.

Gavião Peixoto participa pouco ativamente da dinâmica produtiva da Embraer localmente. A relação entre empresa e município se dá, por um lado com a oferta de mão de obra de baixa qualificação, o que pouco a interessa; e de outro com o recebimento de

tributos fiscais A intenção da empresa em se colocar no município foi sem pensar em atender as demandas endógenas, mas em apenas satisfazer suas demandas corporativas de criação de uma planta industrial de acordo com seus critérios, pois mesmo sem a contrapartida local, a empresa consegue se articular com outros espaços, além de até criar ou induzir novos.

A escolha pela área para instalação, após uma força de desconcentração da produção de aeronaves da região do Vale do Paraíba, em São Paulo, beneficiou Gavião Peixoto, conforme dito anteriormente, devido a atributos físicos de sua geografia, como clima e relevo, e outros aspectos locacionais, como estrutura viária e rede urbana regional bem articulada. Além desses fatores, tem-se a força política estadual que sobrepujou o poder local, recém-criado enquanto município, o que evidencia a expressividade da força empresarial frente ao poder público local.

Somado a isso, a força política estadual que imperou na decisão, sem considerar o poder local, pouco expressivo para as negociações, o que deixou clara a expressividade da força empresarial frente aos poderes públicos estadual e local.

A baixa expressividade gavionense em sua estrutura urbana faz com que as necessidades da empresa, que possui um perfil global e verticalizado em seu bojo produtivo, sejam supridas por outras cidades, principalmente, São José dos Campos e Araraquara.

As exigências, quanto ao entorno geográfico, das grandes empresas transnacionais levas as cidades que as acolhem à criação de novos espaços (valores de uso) indispensáveis à sua operação, desvalorizando, do mesmo golpe, outros subespaços prematuramente envelhecidos (SANTOS, 1994, p. 129)

No quesito hospedagem de funcionários pendulares, como já descrito, os hotéis utilizados pela Embraer em Araraquara se localizam em áreas de fácil acesso à planta da empresa e se configuram como um padrão elevado. Isso também nos desperta a análise dos padrões homogeneizados que são induzidos pelo capital.

Além disso, a região atraiu investimentos, tanto públicos, quanto privados, para garantir a funcionalidade da dinâmica produtiva verticalizada da Embraer. Esses investimentos não estão apenas ligados diretamente à especialidade aeronáutica, mas à toda cadeia de serviços da qual a Embraer depende.

Como é sabido, todo levantamento de dados junto a seres humanos é cabível de riscos, assim como de benefícios, restando ao pesquisador perceber quais são os potenciais para essas perdas e ganhos. Para a coleta de dados com os questionários, buscou-se em Gil (2002) aporte para referendar nossa metodologia, o qual expõe que para cada 4 mil habitantes devem ser amostrados, então, 97 questionários, ou seja, 10% do total. Tal cenário se aplica a Gavião Peixoto, com população total de 4.419 habitantes.

O levantamento de dados através de pesquisa pública de campo decorreu com subsídios através de questionários aos cidadãos de Gavião Peixoto. Nesses, buscou-se compreender os efeitos que a população considera relevantes desde a instalação da Embraer no município, ressaltando as principais marcas deixadas na memória de cada um a respeito das informações que receberam sobre a chegada dessa indústria no local.

Os critérios para seleção de pessoas aptas a responder os questionários foram referentes a quaisquer pessoas, de ambos os sexos, não sendo significativo gênero sexual, cor da pele ou naturalidade, com idade acima de 18 anos, alfabetizadas e atuais moradoras de Gavião Peixoto. Os questionários foram aplicados presencialmente nos dias 09 e 10 de junho de 2016 no distrito urbano de Gavião Peixoto, nas repartições públicas e ruas da cidade.

Lembremos que a falta de mão de obra especializada em Gavião Peixoto não foi barreira para a instalação da Embraer em seu território. Além disso, ainda hoje poucos são os funcionários e prestadores de serviços à Embraer moradores de Gavião Peixoto. Em sua maioria, esses funcionários da linha de produção e terceirizados são formados por escolas técnicas da região em cursos criados para atender à Embraer.

Com base nesse cenário, os questionários foram aplicados, com as perguntas sendo descritas a seguir.

- Com relação à chegada da empresa ao local e sua importância à época, buscamos entender como a população reagiu e como relata a notícia da chegada da indústria a Gavião Peixoto. Ao questionarmos "O que você se lembra da notícia da vinda da Embraer para Gavião Peixoto?", tivemos diferentes percepções desses entrevistados.

A primeira questão buscou na memória dos entrevistados a lembrança que tinham do período em que foi anunciada a instalação da Embraer S.A. no município.

Dentre os entrevistados, cerca de 60% remeteram à memória a idéia de desenvolvimento, crescimento urbano, geração de empregos locais e mudança da economia

rural para a industrial; fatores esses que compuseram o ideal da instalação de uma indústria articulada em seus processos produtivos e que engloba um número considerável de recursos humanos, suficientes o bastante para alterar a realidade local para melhor.

Um dos entrevistados relatou a seguinte opinião: *Gerou muita repercussão na região e trouxe expectativa de melhoria de vida à população e através da empresa aqui também teria um aumento do desenvolvimento de toda a cidade.*

Outros relatos apontam para uma grande expectativa na geração de empregos, o que faz pensar que naquele momento a população entendia que os empregos a serem gerados deveriam ser preferencialmente aos moradores de Gavião Peixoto. Porém, a falta de experiência e capacitação lhes preocupavam, pois, isso já apontava para o fato de que talvez a mão de obra fosse contratada em outros locais, *Uma mistura de euforia da vinda de novas tecnologias e ao mesmo tempo a incerteza de empregos para nós que não temos qualificação. Estamos entre o céu e o inferno diante das expectativas de futuro.*

Que a Embraer transformaria a pequena e simples cidade em um local a se desenvolver economicamente, transformando a realidade de rural para industrial.

Lembro que as pessoas daqui ficaram com esperança de arrumá (sic) emprego lá.

Lembro que disseram que ia dar muito emprego e ajudar a cidade a crescer (sic).

Que haveria um boom de empregos para a cidade de Gavião, porém não houve capacitação para os gavionenses e a mão de obra foi requisitada em cidades próximas.

Dentre os 97 entrevistados, 15% deles se lembraram de notícias vinculadas em jornais e revistas locais e regionais que levaram a eles a notícia. Vale assentar que foram procurados os meios midiáticos citados para se tentar recuperar algum exemplar. Entretanto, não se obteve êxito, uma vez que não há banco digitalizado das publicações dos jornais da região e não foi possível algum exemplar impresso de jornal que remete à época junto a um morador local.

Além disso, 3% dos entrevistados informaram que houve boatos do envolvimento do governador Mário Covas nas negociações para a instalação da Embraer em Gavião Peixoto. Por fim, cerca de 20% não moravam no município à época e não responderam à questão.

- Acerca da expectativa que a chegada de uma indústria aeronáutica no município e as potenciais geração de renda, emprego e qualificação à população local, questionamos "Quais as expectativas que você tinha para a Embraer em Gavião Peixoto?"

A maioria dos entrevistados, 58% ao todo, acreditava no aumento da oferta de empregos e renda da população relacionada à empregabilidade da indústria aeronáutica e dos fluxos de comércio local através dos salários dos funcionários locais.

Outros 18% apostaram na melhoria da qualidade de vida local e 15% no crescimento urbano de Gavião Peixoto estimulado pela migração de funcionários que viriam a ter moradia no município pela proximidade com a planta industrial. Por fim, 10% dos entrevistados acreditaram que haveria oferta de qualificação profissional por parte da Embraer S.A. e Prefeitura Municipal para que se preparasse e acolhesse mão de obra local.

Os relatos a seguir expressam a respostas dos entrevistados:

Muitos empregos para Gavião e crescimento na zona urbana.

Uma melhora na qualidade de vida com salário melhor às pessoas e para o crescimento da cidade.

Tinha a expectativa de que a Embraer fosse investir em projetos educacionais, visando melhorar a qualidade do ensino no município e que gerasse novas oportunidades de emprego para nós.

Muito otimismo! Sabendo que uma das maiores empresas no ramo aeroespacial chegaria em nossa cidade. Foi muito bom.

As melhores possíveis. A cidade se desenvolveria com a chegada de novos empregos. Crescimento populacional da cidade. Enfim, seria uma cidade com muitos recursos.

Achávamos que muita gente viria de fora para morar e trabalhar no município e muitos empregos seriam criados para os moradores locais.

Apesar da expectativa da população em relação à instalação da Embraer no município, não houve significativas mudanças e menos ainda a implicação de cursos de capacitação técnica do setor aeronáutico no local.

O fato de a empresa estar articulada globalmente, ter um centro de formação técnica especializado em São José dos Campos, além de parceria com o ITA, sede da empresa, não a obriga capacitar a população local, pois consegue transferir recursos humanos necessários às suas atividades. Com isso, a população local fica à margem da realidade técnica específica que a empresa exige.

- No tocante à importância da empresa e de sua localização no município, buscamos entender como a população percebeu e como relatam essa importância. Ao questionarmos "Você vê a Embraer como uma empresa importante para o município? Por quê?", tivemos diferentes visões desses entrevistados, porém, à

medida que analisamos os conteúdos das respostas, vemos que tudo se converge para um entendimento comum

Dentre os entrevistados, 17% não acham a empresa importante para o Gavião Peixoto. A justificativa se relaciona com o baixo número de contratações de recursos humanos locais, isenção fiscal de 15 anos, o que pode ter retardado o desenvolvimento do município e a ausência de cursos de capacitação técnica especializada para a indústria aeronáutica.

Entretanto, contrapondo a exposição anterior, 27% dos entrevistados a considera importante pela geração de empregos que proporciona, entre mão de obra direta e terceirizados e reconhecem a falta de qualificação da população local para atender aos requisitos técnicos da empresa.

Mais de um quarto dos entrevistados, 26%, ponderam a arrecadação fiscal como fator importante, que passará a ser contabilizada a partir desse ano de 2016, apesar do número de funcionários gavionenses ser baixo.

Parte considerável, 17% avalia o reconhecimento do nome do município de Gavião Peixoto para o mundo, quando se fala de indústria aeronáutica, como o fator que coloca a Embraer S.A. como importante no local, já que de outra forma, o município se torna tímido na rede urbana regional. Por último, 13% disseram que a empresa proporcionou melhoria da qualidade de vida nos últimos anos à população local, já que houve uma oferta maior e serviços públicos e de melhoria na qualidade deles.

Mais pela divulgação do nome do município do que pelos recursos gerados. Pois foram isentos por 15 anos de impostos municipais.

Antes de sua vinda sim, agora não mais, por causa do grande tempo de isenção de imposto. Quanto ao emprego a minoria consegue entrar, e mesmo assim uma pequena parte é na empresa, o restante é terceirizado, como a maioria da população não tem qualificação necessária, então não tem possibilidade de entrar, quem que possui é gente de Matão, Araraquara.

Sim. Sempre vi a Embraer como uma grande empresa do setor aeroespacial. O avião, uma das grandes conquistas do século XIX, com a vinda da Embraer, passará a ser fabricado na minha cidade... como não sentir importância disso...

Sim, pois melhorou muito a visão sobre a cidade aos olhos das pessoas de fora e melhorou o desenvolvimento e também ajudou a qualificar os jovens da cidade os tirando de um futuro obscuro.

A divisão de opiniões da população quanto a essa questão é pertinente, uma vez que, para muitos o próprio nome da empresa e sua inserção nacional e internacional a faz importante; por outro lado, muitos expuseram que a falta de se pertencer a ela, ou seja, de não ver retornos da empresa para com a população local, não a faz significativa.

- Uma das questões que consideramos de grande importância para analisarmos os efeitos da instalação da Embraer no município, sob a luz das interpretações dos moradores está relacionada com a pergunta “O que você acredita que mais tenha mudado em Gavião Peixoto depois da chegada da Embraer?”

As principais respostas enfatizaram a problemática da especulação imobiliária. 31% dos entrevistados relataram aumento do valor de uso da terra urbana através do custo dos aluguéis e preço dos imóveis urbanos. Esse aumento tem relação com a expectativa da melhoria da qualidade de vida e renda per capita da população, crescimento urbano, melhoria da infraestrutura urbana e lei da oferta e da procura por imóveis locais aos funcionários que poderiam residir no local devido à presença da Embraer no município. Apesar de não haver serviços imobiliários, o comércio de compra e vendas, bem como arrendamentos, teve seu padrão aumentado.

Para 22% dos entrevistados nada mudou; por sua vez, outros 20% pensam que o que mais se alterou foi a oferta de empregos. Segundo eles, apesar de não ser o número esperado pela população, é significativo, pois *pior seria se não houvesse a Embraer no município.*

O restante dos entrevistados se divide entre os que afirmam que o que mais mudou foi a importância do município em relação a outros do mesmo porte na região, que tem a economia baseada na agricultura (9%) e aqueles que acreditam na qualidade de vida relacionada às oportunidades de estudo após a chegada da Embraer S.A (8%).

Um dos relatos descreve a seguinte opinião:

Tudo tem o ônus e o bônus, a chegada [da Embraer] fez aumentar os valores dos alugueis e teve o outro lado, a cidade ficou conhecida e com o fim dos impostos (a empresa vindo a pagar alíquotas) pode gerar novos avanços.

Para outro entrevistado, talvez movido por um sentimento de revolta ou de exclusão, o relato aponta para uma visão mais crítica:

Não vi muita mudança, a não ser na parte negativa do valor alto que ficou pior ainda os aluguéis por causa da Embraer.

A cidade se tornou mais conhecida e as pessoas se preocupam mais em estudar para ter uma oportunidade na empresa, as pessoas tem mais objetivos.

Condições financeiras de algumas famílias e a qualidade de vida.

Em nível cultural foi uma grande conquista. Resgatando o ensino de uma forma abrangente onde todos os jovens estão tendo mais oportunidade de se formar e servir a empresa.

Para esta questão, a maioria afirmou que nada mudou; em seguida daqueles que acreditam que a oferta de empregos seja significativa no município. Embora haja um número reduzido de funcionários diretos na indústria, uma vez que grande parte dos funcionários seja de outras regiões do Estado e do País, para a população local é motivo de orgulho e reconhecimento.

Outros registraram que o simples fato de o nome do município fazer parte de notícias internacionais ligadas à Embraer e suas atividades é uma mudança significativa. Até então, Gavião Peixoto, sendo uma cidade pequena e sem atrativos turísticos, comerciais ou outros, mantinha-se como não significativa ou até mesmo irrelevante na rede urbana.

- Um dos questionamentos de grande relevância à população e, por consequência, da instalação da Embraer no município e seus efeitos tem relação às oportunidades trazidas pela Embraer. Logo, segue-se o questionamento "Quais oportunidades a Embraer oferece à população de Gavião Peixoto?"

A maioria, 70% dos entrevistados relatou que a Embraer oferece empregos à população. O restante se dividiu entre os que acredita que não há oportunidades para a população local (17%), devido ao fato de a maioria dos trabalhadores da empresa serem oriundos de outras localidades, o que talvez seja algo inconcebível para trabalhadores de Gavião Peixoto que almejam uma vaga para si ou familiares nos setores da Embraer. Outras 12% disseram que a empresa oferece qualificação profissional a fim de capacitar pessoas locais e apenas 1% relatou melhoria no comércio local.

Outras respostas também elucidam o descontentamento de moradores quanto às vagas na empresa serem ocupadas por trabalhadores contratados de outros municípios e não do próprio local, além da crença de que a empresa pouco ou nada contribui com melhorias do lugar.

As melhores oportunidades de empregos ficam com as cidades vizinhas (Matão, Araraquara, São Carlos, etc.), a população goionense é coadjuvante nas oportunidades oferecidas pela empresa, como serviços terceirizados, por exemplo.

Muito pouco, apenas para funcionários que trabalham lá, que daqui do município são pouquíssimos. A empresa ignora a situação do município sede, as oportunidades são oferecidas à Araraquara e Matão.

Empregos e melhorias no comércio – valorização territorial.

As oportunidades da Embraer para Gavião Peixoto não são muitas, pois eles deveriam investir mais em cursos para os nossos jovens terem mais oportunidades.

Nenhuma oportunidade.

Ainda assim, como dito antes, as vagas ocupadas por funcionários gavionenses na Embraer local são consideradas importantes para os moradores. A população reconhece que as contratações são boas oportunidades, mesmo sendo em cargos menos qualificados.

Outros que mencionaram a oportunidade de qualificação técnica oferecida pela empresa fazem relação aos cursos, entre eles, de “Finanças pessoais”, oferecido na escola estadual aos adolescentes e adultos do Ensino Médio. Não houve e há nenhum curso técnico que possa servir à indústria ou a parte administrativa da empresa à população local.

- Quando questionados sobre “O que pode melhorar nos próximos anos? E piorar?”, houve entrevistados que preferiram falar apenas dos aspectos positivos, mas alguns ainda conseguiram exprimir um sentimento de negatividade quanto à presença da empresa.

A questão foi dividida em duas partes, mas não foram todos os entrevistados que contemplaram a questão integralmente. Devido a isso, os números da segunda parte - negativa da pergunta - não tiveram o mesmo alcance final de respostas da primeira, sobre o que poderia piorar nos próximos anos.

Assim, 40 % das pessoas acreditam que o número de empregos oferecidos à população local pode melhorar. Por outro lado, outras 29% apostam que a arrecadação fiscal será o fator mais considerável para o município em relação à Embraer nos próximos anos. Sobre a maior oferta de qualificação profissional voltada à indústria aeronáutica aos habitantes de Gavião Peixoto, 20% dos questionários enfatizam essa possibilidade e outros 11% restantes expuseram que as parcerias entre a Embraer e a Prefeitura Municipal são fatores a serem melhorados.

Na vertente das respostas relacionadas às melhorias, a população reforça o desejo do aumento do número de empregos aos gavionenses como forma de inserir o local na empresa, embora se perceba que não há muitos esforços dessa população, sobretudo, jovens, para ingressarem em cursos de graduação bem conceituados nas áreas de engenharia e outras que a empresa demanda. Há pessoas que acreditam que a oferta de qualificação por parte da empresa à população seja um fator a ser melhorado, entre eles, bolsas de estudos para faculdades e capacitação de mão de obra local, além de parcerias entre a Prefeitura Municipal e a empresa, mas sem deixar claro que tipo de parceria.

Outros notam que a arrecadação fiscal dos próximos anos advinda de ICMS da entrega de aeronaves fabricadas em Gavião Peixoto, dentre elas, o KC-390 que está em processo de certificação e o Gripen, ainda a ser desenvolvido, será a grande melhora marcada pela empresa no município.

Nos pontos mencionados para fatores que podem ser negativos nos próximos anos, 24% dos questionários mostraram que há preocupação com o desemprego que pode vir a ser gerado pela Embraer no futuro. Outros 14% não souberam responder, pois acreditam que com o passar dos anos não haverá pontos a serem considerados ruins; 4% expuseram que, caso a empresa exija mudanças nos valores das alíquotas, a arrecadação fiscal poderá vir a se reduzir e 2% acreditam que o aumento ainda maior do valor dos imóveis e aluguéis. Mais da metade dos entrevistados não responderam essa parte da questão, ao todo foram 56% de abstenções.

Algumas respostas acerca das potenciais melhorias e dos pontos a piorar no relacionamento da Embraer para com o município, de acordo com seus habitantes, são apresentadas a seguir:

Pode melhorar se tirarem a isenção (canalizaria mais recursos para o município) esses recursos poderiam ser utilizados na segurança, saúde e educação. Pra piorar só se reduzir suas atividades em função da crise e demitir muitos funcionários.

Devem contratar mais pessoas e se demitir devido a crise vai piorar.

Melhorar: mais parcerias, mais investimentos na cidade

Piorar: abandonar os impostos.

Pode melhorar a arrecadação do município. Melhor renda, mais desenvolvimento. Não vejo pioras.

Os 89 funcionários diretos gavionenses que trabalham na Embraer local são preocupações ao restante da população que vê, em caso de demissões, pioras na relação empresa x local. Apesar de não ser considerável o número em relação ao total de recursos humanos agregados à empresa, esse número de demissões traria impactos na cidade, pois

se recolocarem no mercado de trabalho seria uma tarefa árdua devido à especialização dessa indústria. A maneira como a Embraer é vista pela população, uma empresa global de alta tecnologia instalada num município de pequeno aporte populacional e localizada em uma região favorecida de vários aspectos urbanos, não desperta a sensação de que possa haver mudanças negativas, já que parte dessa população sabe do potencial da unidade produtiva local. Um número menor vê a chance de uma redução da receita fiscal, onde o município se apóia economicamente, como algo que possa vir a piorar.

Ao analisar o diagnóstico apresentado pelos questionários, na perspectiva de Furtado (2000), entende-se ser preciso que haja uma satisfação social adequada quando analisamos a inserção de inovações tecnológicas no espaço e a associamos ao desenvolvimento, pois para ele não há desenvolvimento quando se privilegia uma ou outra classe, ou ainda parcelas da população ou variáveis específicas, como renda, ou escolaridade, apenas.

Sintetizando, o desenvolvimento tem lugar mediante aumento de produtividade do conjunto econômico complexo. Esse aumento de produtividade (e de renda per capita) é determinado por fenômenos de crescimento que têm lugar em subconjuntos, ou setores, particulares. As modificações de estrutura são transformações nas relações e proporções internas do sistema econômico, as quais têm como causa básica modificações nas formas de produção, mas que não se poderiam concretizar sem modificações na distribuição e utilização da renda. (FURTADO, 2000a, p. 103-104).

Diante disso, na perspectiva de Pereira *apud* Sposito (2007), infere-se que só há desenvolvimento quando há o alcance de todas as esferas sociopolíticas e não quando uma ou outra variável é contemplada, deixando à mercê parte da população. Portanto, Embraer S.A não proporcionou todo o desenvolvimento a Gavião Peixoto que se esperava quando de sua instalação, de acordo com a perspectiva apresentada.

A chegada de um empreendimento das dimensões da Embraer em um município de pequeno porte, como Gavião Peixoto, provoca efeitos de ordem econômica, social, política e cultural. Smith (1988, p. 213) aborda que:

[...] o capital busca não um equilíbrio construído na paisagem, mas um equilíbrio que seja viável precisamente em sua capacidade de se deslocar nas paisagens de maneira sistemática. Este é o movimento em ‘vaivém do capital’, que está subjacente ao processo mais amplo de desenvolvimento desigual.

Durante a análise dos questionários percebeu-se exatamente a perspectiva de que a Embraer está presente em Gavião Peixoto para contribuir com o desenvolvimento de seus produtos e a geração de lucros, princípio fundamental de uma empresa capitalista.

Por outro lado, o município de Gavião Peixoto não recebe de volta todos os reflexos positivos à sua população com a presença da empresa em seu território. Exceção pode ser feita à pequena parcela de empregos que a população possui, muito diferente daquilo desejado desde sua chegada em 2001 e ao fim do privilégio da arrecadação fiscal, com potencial de melhorias ao município.

Santos aborda a idéia de cidade local, onde Gavião Peixoto pode ser inserida, já que durante as análises desta pesquisa percebeu-se que as transformações locais estão mais atreladas aos padrões nacionais, que propriamente às mudanças oriundas de dinâmicas locais:

[...] Poderíamos então definir a cidade local como uma aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas, de toda uma população, função esta que implica em uma vida de relações. (SANTOS, 1982, p. 71).

Desta forma, ao ser o ponto de partida da rede urbana regional, a cidade de Gavião Peixoto não oferta nenhuma dependência na hierarquia urbana. Ao contrário, se liga a muitas outras cidades, principalmente, à Araraquara para sanar as demandas de sua população.

Com os números da arrecadação fiscal, o município tem se beneficiado de retornos em serviços públicos que tiveram sua qualidade e diversidade aumentadas, mas não houve nenhuma alteração em relação à sua dinâmica urbana. Apesar disso, de maneira geral, não há outras importantes ligações entre a empresa Embraer S.A. e o município.

Como se interpreta, o município de Gavião Peixoto se beneficiou das arrecadações fiscais, enquanto seu distrito urbano se mantém com as mesmas características da pequena e pacata cidade antes da chegada da Embraer S.A. Como padrão de cidades desse porte, há populações altas de jovens e idosos e uma população economicamente ativa que se insere nos setores da agricultura, comércio e serviços, principalmente. O setor industrial emprega mais gavionenses em Araraquara, já que a população tem pouca qualificação técnica para desenvolver atividades do ramo aeronáutico presente no município.

Durante a pesquisa de campo para o presente trabalho, teve-se a oportunidade de entrevistar o atual representante do poder público municipal (dois mandatos, 2013-2020). Em 27 de junho de 2016, a entrevista ocorreu de forma satisfatória, com as questões propostas apresentadas no anexo 4 deste trabalho.

A fala do entrevistado propõe que a Embraer S.A. em Gavião Peixoto ainda está em fase de expansão em sua unidade produtiva local e que, apesar dos benefícios até então

alcançados pelo município, acredita-se que seja a partir de 2019, quando passarão a ser entregues novas aeronaves produzidas nesta unidade, que de fato deverá haver impactos mais marcantes ao município.

Quanto ao alcance da empresa junto à população local e sua aceitação, ele acredita que ainda são pequenos. Todavia, houve melhora nos últimos tempos, principalmente, devido às parcerias da Prefeitura Municipal e Embraer na contratação de “Menores aprendizes” do município como forma de incentivar os jovens gavionenses a se capacitar para poder exercer funções na empresa local. Desta forma, a empresa se insere na realidade da comunidade local para capacitação de jovens que futuramente poderão ser efetivados, o que se torna vantajoso a ela própria na formação mão de obra local.

Em relação à questão que tratou das possibilidades de avanços da empresa no município, o entrevistado discorreu da seguinte forma:

Haveria a necessidade de construção de parceria com a empresa no que se refere a formação de mão de obra qualificada para inserção na empresa. A empresa também deveria ter se aproximado mais da área de educação, o que começou a ocorrer efetivamente no ano de 2016 com apoio a criação do ensino integral no município. O município, em contrapartida, também deveria ter se preparado de maneira mais assídua para o recebimento do investimento e da possibilidade futura que uma grande empresa oferece.

Percebe-se que o fato de a empresa estar em Gavião Peixoto por forças externas exercidas entre os gestores corporativos e o governo do estado de São Paulo à época, fez com que não se houvesse nos primeiros anos de seu funcionamento esforços locais para que a dinâmica da empresa fosse diferente, seja no preparo dos gestores públicos ou ensejos para voltar os olhos da empresa à população. Ainda segundo ele, atualmente há uma boa relação entre o município e a empresa.

Sobre as vantagens e desvantagens em ter uma empresa como a Embraer em Gavião Peixoto, onde fabrica duas importantes aeronaves militares (KC-390 e Gripen) e se apresenta como unidade de testes de aeronaves comerciais com centenas de unidades vendidas no mundo (*E-Jets*), o entrevistado disse *Não consigo visualizar desvantagens*.

Para ele, além das oportunidades de emprego que podem ser pleiteadas na empresa, inclusive por gavionenses, a arrecadação fiscal oriunda de ISSQN é significativa e será ainda mais com os ICMS futuros. Há ressalvas quanto à especulação imobiliária que tem acontecido desde a instalação da indústria, mas ele garante ser um impacto natural diante

da dimensão do número de funcionários que trabalham na Embraer Gavião Peixoto, o que acaba por ficar diminuto frente às vantagens percebidas.

Ao vislumbrar o município sem a presença da Embraer, o entrevistado respondeu ser difícil pensar nessa análise, mas acredita que a *qualidade dos serviços oferecidos à população sofreria um declínio considerável e o município enfrentaria dificuldades econômicas [...]*. Ao compararmos a realidade de Gavião Peixoto com outros municípios com menos de 10 mil habitantes na região, vê-se uma realidade ainda com forte apelo à economia rural, realidade que já pertenceu ao município estudado, mas hoje tem a indústria aeronáutica como principal receita econômica.

Ao tratarmos sobre o futuro, o entrevistado fala sobre as novas expectativas da população local em relação aos estudos. Relata-se que há uma mudança de postura no sentido de existir um esforço maior dos jovens em cursor o Ensino Superior. Tal comportamento, contrário ao citado anteriormente com as entrevistas da população, poderá vir a mudar a realidade atual de poucos funcionários gavionenses em cargos de maior qualificação técnica.

Por último, a entrevista abordou a questão da arrecadação fiscal e, de acordo com as informações, os números ainda estão abaixo do esperado pelo município, mas poderão ser maiores e melhores a partir de 2019, *quando começam a vendas dos cargueiros militares em Gavião Peixoto*. Apesar de ainda não superarem as expectativas, os setores de educação e saúde municipais foram os que efetivamente se transformaram no local.

Nota-se que tem havido um esforço nos últimos anos de aproximação da empresa com o poder público local a fim de dar um retorno maior à população em relação às demandas apresentadas frente à presença de uma empresa global no município, que são notoriamente conhecidas de ambas as instituições.

De um lado, a Embraer necessita de aportes estruturais para manter sua cadeia produtiva altamente articulada e complexa em sua organização de redes. Por outro lado, o município e a população local se vêem à mercê da inclusão junto à empresa, devido, principalmente, à falta de capacitação técnica.

Além disso, a perspectiva para um futuro próximo de satisfações quanto à arrecadação fiscal advinda da indústria aeronáutica é bem presente em Gavião Peixoto. Com isso, resta aos moradores e trabalhadores de maneira geral acreditar que os gestores públicos farão um uso saudável dessas receitas.

Ademais, todo o trabalho reforça a ideia nesse universo entre a empresa global em uma cidade local, na lógica de seletividade espacial e dos circuitos espaciais de produção, emergindo espaços que mandam e espaços que obedecem, como o pensamento apresentado por Milton Santos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do trabalho, que teve como problemática analisar as transformações ocorridas no município de Gavião Peixoto, após a instalação da indústria aeronáutica, Embraer S.A., apresenta a conclusão que de fato ocorreram efeitos no âmbito econômico, contudo, eles se deram com maior intensidade nas cidades adjacentes, como Araraquara, principalmente.

A Embraer é uma das principais empresas aeronáuticas do mundo e a maior do Brasil. Seus produtos são diversificados nos setores executivo, comercial e de defesa e segurança. Após sua privatização, em 1994, a empresa passou por uma restruturação produtiva que a recolocou no mercado internacional de avião. Desde então, o cenário internacional passou a fazer parte de sua cadeia industrial de maneira indissociável.

Com sede em São José dos Campos, na região que liga São Paulo ao Rio de Janeiro, a empresa passou a investir na expansão de suas plantas industriais a outros territórios do estado de São Paulo e do mundo no início dos anos 2000.

O município de Gavião Peixoto, localizado na RAC paulista, foi escolhido, dentre outros do país, devido a suas características físico-geográficas e por fatores políticos que deram e ainda dão possibilidade à fluidez da dinâmica empresarial e à campanha de ensaios de aeronaves de maneira eficiente e segura.

Já passados 15 anos da instalação da empresa no município de pequeno porte, a Embraer S.A. continua a crescer sua planta localmente, independentemente da baixa inserção do distrito urbano na rede urbana paulista e à dinâmica industrial aeronáutica. Parte dos projetos colocados *à priori* da instalação da planta no município não deram certo, ou se colocaram em uma realidade incipiente, como o Polo Tecnológico e as mudanças na dinâmica urbana de Gavião Peixoto, principalmente.

Alguns apontamentos relevantes identificados na análise do resultado dos questionários mostram baixa expectativa alcançada localmente diante às idealizadas há 15 anos. Entre elas destacam-se: aumento da especulação imobiliária, baixa admissão da mão de obra local, não crescimento urbano atrelado à indústria e falta de uma maior dinamização na rede urbana paulista.

Quanto à economia, apesar de uma indústria altamente globalizada e técnica instalada no município houve mudanças nos números, mas isso não garantiu transformações na estrutura da economia, que continua sendo de base rural.

Por outro lado, algumas análises foram dadas como positivas, tanto pelos questionários, quanto pela compreensão da realidade local. O aumento da arrecadação fiscal pública municipal está sendo, para o ano de 2017, a maior das expectativas relacionadas à presença da Embraer em Gavião Peixoto, além disso, a população acredita que será, no futuro, a principal vantagem.

Vinculada a essa arrecadação está a melhoria na qualidade e oferta dos serviços públicos municipais, os quais não se distinguem dos números positivos de IDHM, capacitação técnica da população e infraestrutura regional que atende diretamente a população gavionense, entre elas, a construção de acostamento da Rodovia Nelson Barbieri.

Ainda que não haja um cenário ideal no distrito urbano de Gavião Peixoto para se recriar a demanda da cadeia produtiva aeronáutica, a Embraer possui projetos de expansão para sua planta, pois sua forte articulação global e forças centrífugas geradas por ela em forma de redes, a impulsiona a espaços onde ela possa se reproduzir, seja na região de entorno, São José dos Campos ou outro país.

A Embraer é uma empresa global e dinâmica nos mercados internacionais, por isso, consegue moldar o espaço onde se instalou de modo a servir à sua cadeia produtiva, sem prejuízos derivados das rugosidades presentes no município de Gavião Peixoto.

Da mesma forma, as necessidades da empresa são atendidas por forças externas, como forças centrípetas, que atuam na capacitação de recursos humanos, fornecedores industriais e outros presentes na cadeia produtiva aeronáutica. Sobremaneira, a oferta de mão de obra de baixa especialização técnica é a única oferta local que a empresa usufrui.

As mudanças mais significativas dizem respeito à região e à própria empresa em uma nova reorganização produtiva, desde sua expansão fora de São José dos Campos. Gavião Peixoto sentiu levemente os efeitos trazidos pela inserção da empresa no município.

Como já tratado, os motivos pelos quais a Embraer escolheu Gavião Peixoto não se restringem apenas à questão das características geo-físicas, mas vão muito além, incentivos políticos e a fluidez do espaço regional sustentam a afirmação de que a “circulação precede

a produção”, isso sim bastaria para justificar a presença de uma empresa global em um município de outras dinâmicas produtivas tão internas.

As transformações percebidas localmente, em Gavião Peixoto, dizem respeito, principalmente, à arrecadação fiscal e investimentos, como em educação e saúde, como mostraram os números oficiais. Por outro lado, de acordo com a percepção da população gavionense, a especulação imobiliária foi o fator mais relevante após a chegada da Embraer no município.

Outras modificações, como o aumento do número de estabelecimentos comerciais e crescimento da população, são mais atrelados à nova realidade de consumo da população brasileira nos últimos anos do que com relação às mudanças em decorrência da presença da referida indústria no local.

As forças centrífugas atuantes não foram o bastante para modificar substancialmente a realidade local, que por hora, ainda se configura como uma cidade de pequeno porte, com forte dependência nas relações urbanas projetadas pela cidade de Araraquara e de caráter rural. Em uma metáfora matemática, podemos acreditar que para um conjunto numérico, Gavião Peixoto está na Embraer, mas a Embraer não está em Gavião Peixoto, dada a forma com as dinâmicas de um e de outro estão colocadas.

Passada uma década e meia da presença da Embraer S.A. em Gavião Peixoto, notou-se que até agora há ganhos mais notórios em escala regional, que propriamente local. Cabe a nós continuarmos no trabalho de análise da realidade para os anos que virão a nos servir de um novo objeto para estudos geográficos.

6. REFERÊNCIAS

ARROYO, M. Território nacional e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX. 2001. 250f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). FFL- CH, USP. São Paulo, 2001.

BARQUERO, Antonio Vasquez. Desenvolvimento endógeno. In: **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre: UFRGS Editora, p. 37-55. 2002.

BERNARDES, R. **Embraer**: Elos entre estado e mercado. São Paulo: Hucitec; FAPESP, 2000.

_____. **Redes de inovação e Cadeias Produtivas**: impactos da estratégia de competição da Embraer no Arranjo Aeronáutico da Região de São José dos Campos. Relatório Final. Rio de Janeiro: BNDES, IE/UFRJ, 2000. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/gei/ativid/projetos/gil/public/public3.html>>. Acesso em Junho de 20016.

_____. Competitividade da indústria aeronáutica: uma comparação internacional.

Revista Eletrônica de Jornalismo Científico, n. 84, s/p, fev. 2007. Disponível em <www.comciencia.br/comciencia> Acesso em agosto 2015.

BERNARDES, R.; OLIVEIRA, A. de. Novos territórios produtivos, mudanças tecnológicas e mercado de trabalho: o caso de São José dos Campos. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, v. 45, n. 1, p. 99-137, 2002.

BLOG CIDADE DAS ASAS. Disponível em: <http://cidadedeasas.blogspot.com.br/2015/01/oportunidades-gaviao-peixotoemprego.html>. Acesso: julho de 2016.

BRASIL. IBGE: cidades@. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=351685&search=sao-paulo|gaviao-peixoto> Acesso: 18 de março de 2016.

CABUGUEIRA, A. C. C. M. Do desenvolvimento regional ao desenvolvimento local: análise de alguns aspectos de política econômica regional. In: **Gestão e Desenvolvimento**. p. 103-136. 2000.

CÂMARA MUNICIPAL DE GAVIÃO PEIXOTO. **Lei complementar 13/2001**. Disponível em <http://www.gaviaopeixoto.sp.gov.br/lei4.asp>. Acesso em abril de 2016.

CAPPA, Josmar; SOUZA, José Henrique. Ensaio sobre a logística aeroportuária para a indústria aeronáutica no Brasil. In: **Pesquisa & Debate**, São Paulo, vol. 23, n. 2(42) pp. 317-332, jul.-dez. 2012.

CASTELLS, M. **A Era da Informação**. A sociedade em rede. Vol.3. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTILLO, R. A.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 2010, v. 22, n. 3, p. 461-474.

CÔRREA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CEPAGRI. **Clima dos municípios paulistas**. Disponível em: http://www.cpa.unicamp.br/outras-informacoes/clima_muni_560.html Acesso: dezembro, 2017

DONOSO, Verônica Garcia. **A paisagem e os sistemas de espaços livres na urbanização contemporânea do interior paulista**: um estudo de caso da área entre São Carlos, Araraquara e Ribeirão Preto. São Paulo. Dissertação (mestrado) FAUUSP Paisagem e Ambiente. 241 p. 2011.

EMBRAER S.A. **Demonstrativos financeiros**. Disponível em <http://ri.embraer.com.br/listresultados.aspx?idCanal=dwxMd7dcHTw/kwbNAc2ESQ==> Acesso: fevereiro de 2017.

_____. **Transferências externas**. 2016.

_____. **Centro Histórico Embraer**. Disponível em: <http://www.centrohistoricoembraer.com.br/sites/timeline/pt-R/Paginas/default.aspx#home> Acesso: Dezembro de 2016.

_____. **Presença Global Embraer**. Disponível em: <http://www.embraer.com/pt-BR/ConhecaEmbraer/PresencaGlobal/Paginas/default.aspx> Acesso: fevereiro 2017.

FERRARI, Mivaldo Messias. **Os núcleos coloniais do Cambuhy**: uma das tentativas de solução do problema de mão de obra na lavoura cafeeira. (Dissertação de mestrado) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP – Universidade de São Paulo, São Paulo. 1976. 187 p.

FERREIRA, C.G.; HIRATA, H.; MARX, R.; SALERNO, M.S. **Alternativas Sueca, Italiana e Japonesa ao Paradigma Fordista:** Elementos para uma discussão sobre o caso brasileiro. Seminário Interdisciplinar: Modelos de Organização Industrial, Política Industrial e Trabalho, São Paulo, ABET/USP, 1991.

FURTADO, Celso. **Teoria e política do desenvolvimento econômico.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIORDANO, S. R. **Competitividade regional e globalização.** Tese de Doutorado. USP. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento De Geografia. 1999.

GOMES, S. B. V. G.; BARTELS, W.; LIMA, J. C. C. de O.; PINTO, M. A. C.; MIGON, M. N. O desafio do apoio ao capital nacional na cadeia de produção de aviões no Brasil. **Revista do BNDES**, v. 12, n. 23, p. 119-134, jun. 2005.

GUIA DA CARREIRA. **Engenharia aeronáutica:** curso e onde estudar. Disponível em: <http://www.guiadacarreira.com.br/guia-das-profissões/engenharia-aeronáutica/> Acesso: novembro de 2016.

IBGE. **Cidades @.** Disponível em ><http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> Acesso em 28 de outubro de 2015.

INEP. Índice de desenvolvimento da educação básica. Disponível em: <http://ideb.inep.gov.br/resultado/resultado/seam?cid=7567709> Acesso: novembro de 2016.

INSTITUTO EMBRAER. **Colégios Embraer.** Disponível em: <http://institutoembraer.org.br/colégios> Acesso: novembro de 2016.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização:** do ‘fim dos territórios’ à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna.** 10^a. ed. São Paulo: Loyola, 2001.

_____. A opressão via capital. In: **O novo imperialismo.** São Paulo. Edições Loyola, 2004.

JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades pequenas e indústria: contribuição para a análise da dinâmica econômica na região de Presidente Prudente-SP.** (Dissertação de mestrado). Presidente Prudente, 2011. 282 f.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace.** Paris: éditions Anthropos, 1974.

LENCONI, Sandra. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M.F.; BRANDÃO, C.A.; GALVÃO, A.C.F. (org.). **Regiões e cidade, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional.** São Paulo: Ed. UNESP; ANPUR, 2003. p.465-476.

_____. **Reestruturação urbano-industrial: centralização do capital e desconcentração da Metrópole de São Paulo.** 1991. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

LIPIETZ, A. e LEBORGNE, D. Flexibilidade Defensiva ou Flexibilidade Ofensiva: os desafios das novas tecnologias e da competição mundial. In VALLADARES, L. & PRETECEILLE, E. **Reestruturação Urbana: tendências e desafios;** São Paulo: NOBEL/IUPERJ, 1990.

MEMORIAL DOS MUNICÍPIOS. **Memorial de Gavião Peixoto.** Disponível em: <http://www.memoraldosmunicipios.com.br/listaprod/memorial/historico-categoria.43,H.html> Acesso: agosto de 2016.

MESSI, Ivania. **GPX On line.** Disponível em <http://www.gpxonline.com.br/cidade.php?acao=detalhes&id=3<> Acesso: setembro de 2016.

MORAES, A. C. R. de. Los circuitos espaciales de la producción y los círculos e cooperación en el espacio. In: YANES, L. et al. (Org.). **Aportes para el estudio del espacio socioeconómico**, tomo III, El Colóquio. Buenos Aires: [s.n.], 1985.

MOREIRA, Adriano. Os fluxos de investimentos industriais na produção doterritório do Estado de São Paulo. Dissertação de mestrado. Presidente Prudente, 2013. 178 f.

OLIVEIRA, L. G. **A cadeia de produção aeronáutica no Brasil: Uma análise sobre os fornecedores da Embraer.** Tese de Doutorado em Política Científica e Tecnológica. Instituto de Geografia. Universidade de Campinas, Campinas, 2005.

OLIVEIRA, F. B. **Desconcentração produtiva na indústria aeronáutica em direção à região administrativa central do estado de São Paulo: o desafio da inserção no sistema de inovação.** 2008. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente. Centro Universitário de Araraquara. Araraquara, 2008.

OLIVEIRA, F. B.; PAULINO, S. R. **Desenvolvimento do sistema de inovação: o estabelecimento da indústria aeronáutica.** Revista UNIARA, v. 21/22, p. 84-107, 2009.

_____. **Desconcentração produtiva na indústria aeronáutica e os desafios para a formação de entornos favoráveis à inovação.** In: 2º Simpósio Nacional de Tecnologia e Sociedade - TECSOC 2007, 2007, Curitiba. 2º Simpósio Nacional de Tecnologia e Sociedade - TECSOC 2007, 2007.

_____. Desconcentração produtiva na indústria aeronáutica em direção à região administrativa central do Estado de São Paulo: o desafio da inserção em sistemas de inovação. In: Fórum de Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente: Políticas, Legislação e Gestão Ambiental, 2008, Araraquara. Fórum de Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente: Políticas, Legislação e Gestão Ambiental, 2008.

_____. **A Embraer em Gavião Peixoto e a criação de competências ligadas à inovação.** In: VIII Seminário de Economia Industrial: As trajetórias da inovação tecnológica no Brasil, 2007, Araraquara. VIII Seminário de Economia Industrial: As trajetórias da inovação tecnológica no Brasil, 2007.

PEREIRA, M. F. V. **Redes e verticalidades como estratégias de uso do território por grandes empresas: o exemplo da Embraer S. A.** Dissertação (Mestrado). Rio Claro: IGCE, UNESP, 2005.

_____. Agentes e normas de transformação do espaço urbano – a Embraer em Gavião Peixoto- SP, Brasil. **Revista eletrônica de geografia e ciências sociais.** Universidade de Barcelona, 2005a.

_____. O uso do território por grandes empresas e a dinâmica dos lugares: a Embraer em Gavião Peixoto. **Revista eletrônica caminhos de Geografia.** V. 4 N. 15. Junho 2005. p. 28-40.

_____. Trajetórias da indústria aeronáutica no território brasileiro – Embraer SA: dp projeto político militar à produção globalizada. **Revista eletrônica caminhos de Geografia.** V. 7, N. 20. Fev 2007. p. 102-112.

PESSÔA, V. L. S; RAMIRES, J. C. L. Amostragem em pesquisa qualitativa: subsídios para a pesquisa geográfica. In.: **Pesquisa qualitativa em geografia: reflexões teórico-conceituais e aplicadas**. Org.: MARAFON, G. J. *et al.* Rio de Janeiro: EdUERJ, 2013. p. 117-134.

PORTE, M. E. **Estratégia Competitiva: Técnicas para Análise de Indústria e da Concorrência**. Rio de Janeiro, Ed. Campus, 1986.

PORTE, M. E. **A vantagem competitiva das nações**. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GAVIÃO PEIXOTO. Comissão Municipal de Estatísticas Agropecuária. 2016.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, L.; FERREIRA, V. **Geração de empregos e realocação espacial do mercado de trabalho brasileiro – 1992-2002**. *Pesquisa e Planejamento Econômico*, v. 35, n. 1, abr. 2005.

RODENGEM, Jeffrey L. **The History of Embraer**. Fort Lauderdale: Write Stuff Entreprises. 2009.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo**. Razão e Emoção. 2a.ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. A totalidade do diabo: como as formas geográficas difundem o capital e mudam estruturas sociais. **Ciência Geográfica**. AGB - Seção Bauru, Edição Especial, 1997 [1977. p. 31- 43].

_____. **Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial**. Território, ano IV, n.6, Rio de Janeiro, 1999. p.5-20.

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **Por uma geografia nova**. Da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Edusp, 1978.

_____. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, n. 54, AGB, 1977, p.35-59.

_____. **Espaço e sociedade: ensaios**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** São Paulo: Record, 2001.

_____. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. In: SANTOS, M. *etall. Fim do Século e Globalização.* São Paulo, Hucitec/Anpur, 1993, pp.15-22.

_____. Técnica Espaço Tempo:globalização e meio técnico-científico informacional. 2º ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. Circuitos espaciais da produção: um comentário. In: SOUZA, M. A. A.; (Org.). **A construção do espaço.** São Paulo: Nobel, 1986. p. 121-134.

_____. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, E. B. **Refazendo a Fábrica Fordista.** São Paulo: Hucitec/Fapesp, 1991.

SEADE. **Dados sobre a economia e a população paulista.** Disponível em: <http://www.imp.seade.gov.br/frontend/#/perfil>. Acesso: 12 de julho de 2016.

SPOSITO, Eliseu Savério. Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.** Barcelona: Universidad de Barcelona, 2007, vol. 11, núm. 245. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24569.htm> Acesso: maio de 2016.

TAVARES, H.M. Inovações Tecnológicas e suas Implicações Territoriais. In: PIQUET, R. &RIBEIRO,A.C.T. Eds. **Brasil Território da Desigualdade: Descaminhos da Modernização.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., Fundação Universidade José Bonifácio, 1991, pp. 85-95.

TRIVIÑOS, A. N. S.. Pesquisa qualitativa. In: _____. **Introdução à pesquisa qualitativa em ciências sociais:** a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987. p. 116-173.

APÊNDICES

Apêndice 1: Entrevista com o representante do poder público municipal no ano de 2016

Depois de 15 anos da Embraer no município, como o senhor vê a trajetória da empresa nesses anos aqui?

Como o senhor acha que a população local vê a Embraer?

O que poderia ser diferente?

Há uma boa relação do município com a empresa?

Quais as vantagens e desvantagens de se ter a Embraer em Gavião Peixoto?

O que seria Gavião Peixoto sem a Embraer hoje?

Quais as expectativas para o futuro?

Durante tua gestão os números fiscais da Embraer em relação ao município mudaram. O aumento da arrecadação do município foi mais importante para qual setor?

ANEXOS

Anexo 1: Página do Diário Oficial do Estado de São Paulo: publicação da emancipação de Gavião Peixoto



Anexo 2: Material de recepção aos novos funcionários da unidade GPX - 2016.



**TRANSFERÊNCIAS
GAVIÃO PEIXOTO**

ARARAQUARA

Araraquara é uma cidade do estado de São Paulo, conhecida como "a morada do Sol", devido ao seu impressionante pôr do sol e sua atmosfera nebulosa, especialmente no verão.

A cidade foi fundada em 1817. É atualmente mais de 220 mil pessoas vivem em Araraquara.

Temperatura variável entre 15°C e 30°C

Organização Mundial de Saúde (OMS) recomenda um índice de 12 metros quadrados de área verde por habitante. Araraquara tem uma porcentagem bem acima da maioria das cidades do Brasil e do mundo, o índice inovador de 34,2 metros quadrados de área verde por habitante.

Telefones GPX

Bem Estar – ramais +55 16 3338-9112 ou 9026 / celular +55 16 99962-5842

educação, Treinamento e Desenvolvimento – ramais +55 16 3338-8550 ou 9085

Atração e Seleção – ramais +55 16 3338-9715 ou 9559

Relações Trabalhistas e Sindicais – ramal +55 16 3338-9127 / celular +55 16 99703-4293

Remuneração – ramal +55 16 3338-9401

Serviço Médico (ambulatório) – ramal +55 16 3338-9111

Cooperativa – ramal +55 16 3338-9359

Embraerprev – ramal +55 16 3338-9704

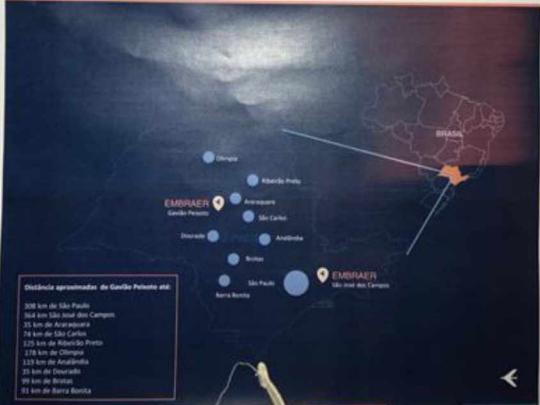
ADCE GPX – ramal +55 16 3338-9224

CSI

Segurança corporativa ramal +55 16 3338-9032

Administração de Pessoal ramal +55 16 3338-9995

Serviços gerais: Transporte ramal +55 16 3338-9405 e Restaurante +55 16 3338-9877



Distância aproximada de Araraquara até:

- 308 km de São Paulo
- 140 km de Presidente Prudente
- 85 km de Araraquara
- 74 km de São Carlos
- 123 km de Americana
- 133 km de Arandu
- 23 km de Dourado
- 30 km de Itu
- 93 km de Birigui

ARARAQUARA



ARARAQUARA
ESCOLAS PARTICULARS

ESCOLA DE EDUCAÇÃO INFANTIL MALU
Rua Maurício Galli, nº 4014 – Bairro Das Iaraquaras – SP
Tel: (16) 3324-1200 / 3324-3520
www.escolamalu.com.br
contato@escolamalu.com.br

Escola de Educação Infantil e Ensino Fundamental
Avenida Profº Vespasiano Veiga nº 500 - Vila Harmonia
Araraquara - SP - CEP: 14801-000
Tel: (16) 3114-2985
www.harmoiescola.com.br

Colégio NERUÓA
Ensino Médio e pré-vestibular
Av. Pedro Francisco Sales Coutinho, 1440
São Paulo - SP
Tel: (16) 3331-2600
www.neruoa.com.br
instituto@neruoa.com.br

ANGLO Sistema de ensino
Educação Infantil, ensino fundamental, ensino médio e pré-vestibular
Av. Japão, 779
Vila Harmonia - SP
Tel: (16) 3336-1369 / 3303-8116
www.angloararaquara.com.br

ARARAQUARA
TELEFONES ÚTEIS

Prefeitura: (16) 3301-5000	Aeroporto "Bartolomeu de Gusmão": (16) 3322-3441
Codecom: (16) 3326-0508	Rodoviária: (16) 3322-4549
Câmara Municipal: (16) 3301-0600	Correio: (16) 3322-2588
Centro São Bento: (16) 3335-9775	Serviço de transporte público: (16) 3303-7367
Forum: (16) 3336-1888	CPF: 0800-101010
Juiz Federal: (16) 3333-2040	DAEE: 0800-7701595
Polícia Federal: (16) 3332-4206	Diax Denúncia: 147
Polícia Militar: (16) 3322-4100	SAME: 192
Polícia Civil: 190 / (16) 3335-7141	
Patrulha de estrada (16) 3322-2244	
Hospital (Santo Antônio): (16) 3301-1010	
Bombeiro: 193	

ARARAQUARA
ESCOLAS PARTICULARS

COEDUCAR INSTITUTO DE EDUCAÇÃO
Av. Toledo Pinheiro - 450 Parque das Laranjeiras
(16) 3303-8000

COLEGIO INTERATIVO ARARAQUARA
Educação Infantil e Ensino Médio
Av. Pedro Francisco Sales Coutinho, 1308 Vila Harmonia
(16) 3334-2020

COLEGIO PROGRESSO
Educação Infantil, ensino fundamental, ensino médio e pré-vestibular
Rua Padre Duarte - 1463 Jardim Nova América
(16) 3322-0722

COLLEGIUM SAPIENTIA ARARAQUARA
Ensino Fundamental e Ensino Médio
Rua Camilo Alves, 2954 Nossa Senhora da Carmo
(16) 3114-0000

ALGODÃO DOCE
Ensino Fundamental
Av. Guaporé nº 979 - Vila Harmonia
(16) 3305-2885

ARARAQUARA UNIVERSIDADES PÚBLICAS

UNESP - Faculdade de Ciências e Letras

Rua Araraquara, 1000 - Jardim I
Bairro: Machadinho
14800-901 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

UNESP - Faculdade de Ciências Farmacêuticas

Rua Professor José K. 1
14801-903 - Araraquara, SP

Telefone: (16) 3301-6880

Fax: (16) 3301-6880

PAIX: (16) 3301-6880

UNESP - Faculdade de Odontologia

Rua Humaitá, 1660

14801-903 Araraquara, SP

PAIX: 162223-0300

UNESP - Instituto de Química

Rua Professor Degni, 55

Bairro: Quiririm

14800-900 - Araraquara, SP

Telefone: (16) 3301-9500

Fax: (16) 3301-9500

UNESP - Faculdade de Artes

Rua Professor Degni, 55

Bairro: Quiririm

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0300

UNIVERSIDADES PARTICULARES

LOGATI - Faculdade de Engenharia

Avenida Presidente Dutra, 1700 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE ARARAQUARA

Rua: Volumétrica de Párra, 1309 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: (16) 3301-7100

UNESP - Faculdade de Pedagogia e Direito

Rua Mário Covre, 109

Jardim das Flores - Araraquara

(16) 3322-4093

SAYONITTI - Faculdade de Direito

Rua Miguel Coher, 80 - Tropical Shopping - Vila

Suassuna - Araraquara

(16) 3301-7101

ARARAQUARA ESCOLAS PÚBLICAS DE EDUCAÇÃO INFANTIL

CER Adelina Leite Amaral

Avenida Santa Maria, 30 - Vila Vicentina

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Álvaro Waldemar Colino

Rua Jorge Nogueira Leal, 700 - Jardim das Estações

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Profº Amélia Fávero Manini

Rua Aluízio Bonelli, 720 - Jardim Águas Brancas

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Antônio Custodio de Lima

Avenida Presidente Dutra, 1000 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Antônio Tavares Pereira Lima

Avenida Nossa Senhora Aparecida, 307 - Jardim Pinheiros

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Annunciação Láz David

Avenida Rômulo Faria, 254 - Jardim das Hortências

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Carmelita Gómez

Rua Itália, 859 - São José

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Carmelita Gómez II

Rua Expedicionário do Brasil, 509 - São José

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Conchinha Soárez Mendonça

Av. São José, 1.870 - Quatendinha

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Cyro Guedes Ramos

Rua Dr. Adel Cariani, 240 - Santa Angelina

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Dona Condeza de Barros

Rua São Pedro, 1.362 - Vila Xavier

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Eduardo Borges Coelho

Rua Dr. Adel Cariani, 240 - Jardim Morumbi

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Elisa do Valle Quadros

Rua D. Pedro I, 1.362 - Vila Xavier

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Elza do Valle Quadros

Rua Dr. Adel Cariani, 240 - Jardim Morumbi

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

CER Eudólia Pinto Ferraz

Rua Itália, 859 - São José

14800-900 - Araraquara, SP

PAIX: 162223-0282

ARARAQUARA ESCOLAS TÉCNICAS

ETEC - Centro Paula Souza - ESCOLA INDUSTRIAL

Av. Presidente Dutra, 500 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

SENAI - ESCOLA INDUSTRIAL

Rua Hugo Negrão, 60 - Quatendinha

14800-900 - Araraquara, SP

SENAF - PROFISSIONALIZANTE

Rua José Joaquim, 100 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CETEC - INFORMAÇÕES DO TRABALHO

Av. São Geralto, 869 Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEPROFRA - PROFISSIONALIZANTE

Avenida Presidente Vargas nº. 1.770 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

FENIX - AVIAÇÃO CIVIL

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

IFSP - ESCOLA INDUSTRIAL E PROFISSIONALIZANTE

Av. Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP - Centro de Formação Profissional

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Jose Pacheco

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Prudêncio Matos

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CEP Profº Maria Renata Soárez

Rua Presidente Dutra, 245 - Centro

14800-900 - Araraquara, SP

CE

ARARAQUARA

GASTRONOMIA

CHIQUERIAS

Chicheraria e Choperia Escola do Sol
Av. São Paulo, 1110 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Chicheraria Tukul
Av. Esmeralda, 307
Tel: (16) 3202-0000

CHINAS

China de Bem
Rua São João, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

COMIDA NATURAL

Restaurante Vivaçca Comida Natural
Av. Vila Galvão, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Restaurante Healthy Natural
Av. Barreiros, 809
Tel: (16) 3202-0000

COMIDA JAPONESA

Tatsu - Restaurante Japonês
Av. São Paulo, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

Sushi - Restaurante Japonês
Av. Dr. Peixoto, 9 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Pekinense Kappel
Av. Pe. Professor Salles Colombo, 912
Tel: (16) 3202-1000

Shabu
Av. São Paulo, 1420
Tel: (16) 3202-0000

COMIDA SUDAMERICANA

Al Jazareh Food
Av. Presidente Dutra, 1000 - Centro
Jardim Domingos Soárez

Bambu South Lounge
Av. Mauá, 364 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

PIZZERIAS

Cida Sushi
Praça Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Kaibonroll South Shabu
Praça Presidente Dutra, 971 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Yami - Restaurante Japonês
Av. Dr. Peixoto, 9 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

PIZZERIAS

Cida Sushi
Praça Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Kaibonroll South Shabu
Praça Presidente Dutra, 971 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Yami - Restaurante Japonês
Av. Dr. Peixoto, 9 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

PIZZERIAS

Pizza Sabor
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Plaza Bar Alimentação
Av. Presidente Dutra, 971 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Rua 5 - Pizza Bar
Rua Vitoriano de Faria, 1400
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-1000

Trattoria Poco Poco
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-1000

Medalha Pizzaria e Lanches
Av. São Paulo, 630
Tel: (16) 3202-7129

Bela Itália Pizzaria
Av. Presidente Dutra, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

O Pequeno Poco Bar
Praça Presidente Dutra, 93
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-1000

PIZZERIAS

Pizzaria Spinnings
Praça São Bento, 1712
Tel: (16) 3202-0000

Momo's Pizzaria
Praça Presidente Dutra, 978
Tel: (16) 3202-3000

Pizza No Canto
Av. São Paulo, 1000
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-5000

Pizzaria Butch Massa
Av. Presidente Dutra, 971 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4200

Exito & Cia
Av. Carlos Botelho Magalhães, 471
Tel: (16) 3202-4000

Bela Itália Pizzaria
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

DELIVERY

Big Pizza Vitrine
Tel: (16) 3202-7079 / (16) 3202-4000

Morada da Pizza
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

Pizzaria Belas Pizz - São Gervásio
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Mosca Massa
Tel: (16) 3202-1014

Pizzaria Forno Belo
Tel: (16) 3202-1012

Casa da Pizza
Tel: (16) 3202-5014

Neves Pizza
Tel: (16) 3202-7018

ARARAQUARA

GASTRONOMIA

CHIQUERIAS

Chicheraria e Choperia Escola do Sol
Av. São Paulo, 1110 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Chicheraria Tukul
Av. Esmeralda, 307
Tel: (16) 3202-0000

CHINAS

China de Bem
Rua São João, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

COMIDA NATURAL

Restaurante Vivaçca Comida Natural
Av. Vila Galvão, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Restaurante Healthy Natural
Av. Barreiros, 809
Tel: (16) 3202-0000

COMIDA JAPONESA

Tatsu - Restaurante Japonês
Av. São Paulo, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

Sushi - Restaurante Japonês
Av. Dr. Peixoto, 9 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Pekinense Kappel
Av. Pe. Professor Salles Colombo, 912
Tel: (16) 3202-1000

Shabu
Av. São Paulo, 1420
Tel: (16) 3202-0000

COMIDA SUDAMERICANA

Al Jazareh Food
Av. Presidente Dutra, 1000 - Centro
Jardim Domingos Soárez

Bambu South Lounge
Av. Mauá, 364 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

PIZZERIAS

Cida Sushi
Praça Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Kaibonroll South Shabu
Praça Presidente Dutra, 971 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Yami - Restaurante Japonês
Av. Dr. Peixoto, 9 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

PIZZERIAS

Pizza Sabor
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Plaza Bar Alimentação
Av. Presidente Dutra, 971 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Rua 5 - Pizza Bar
Rua Vitoriano de Faria, 1400
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-1000

Trattoria Poco Poco
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-1000

Medalha Pizzaria e Lanches
Av. São Paulo, 630
Tel: (16) 3202-7129

Bela Itália Pizzaria
Av. Presidente Dutra, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

O Pequeno Poco Bar
Praça Presidente Dutra, 93
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-1000

PIZZERIAS

Pizzaria Spinnings
Praça São Bento, 1712
Tel: (16) 3202-0000

Momo's Pizzaria
Praça Presidente Dutra, 978
Tel: (16) 3202-3000

Pizza No Canto
Av. São Paulo, 1000
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-5000

Pizzaria Butch Massa
Av. Presidente Dutra, 971 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4200

Exito & Cia
Av. Carlos Botelho Magalhães, 471
Tel: (16) 3202-4000

Bela Itália Pizzaria
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

DELIVERY

Big Pizza Vitrine
Tel: (16) 3202-7079 / (16) 3202-4000

Morada da Pizza
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

Pizzaria Belas Pizz - São Gervásio
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Mosca Massa
Tel: (16) 3202-1014

Pizzaria Forno Belo
Tel: (16) 3202-1012

Casa da Pizza
Tel: (16) 3202-5014

Neves Pizza
Tel: (16) 3202-7018

ARARAQUARA

GASTRONOMIA

BARES E RESTAURANTES

Barco Matheus
Av. São Paulo, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Shopping Lapa - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Bistro Cozinha Italiana
Rua Gonçalves, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Witória Bar e Restaurante
Av. Dr. Peixoto, 1420 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Restaurante Bistro da Tula
Av. Luiz Gonzaga de Freitas, 30
Tel: (16) 3202-0000

Padaria e Bistrô
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Restaurante Viva Salão
Av. Ceará, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Restaurante Letícia & Cia
Av. São Bento, 2147
Tel: (16) 3202-0000

Restaurante Auto Unigold
Avenida Paulista, 1078
Tel: (16) 3202-0000

BARES E RESTAURANTES

Restaurante Júca Tatu
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-0000 / (16) 3202-4000

Bistrô e Restaurante Forró da Braço
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

BAR AND RESTAURANT

Gastrôgoga Restaurante e Choperia
Av. Brasil, 740
Tel: (16) 3202-0000

Bar do Pergaminho
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

Choperia Rei do Chopp
Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

Cetim Restaurante e Choperia
Rua Andréa Boulton, 1300

Quintal do Ceará
Av. João Goulart, 1980 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Restaurante e Choperia Velho Araripe
Rua Coronel Peixoto Morgan, 1310
Tel: (16) 3202-1150 / (16) 3202-0000

TIJUCA CHOPERIA

Av. Bento de Alencar, 1084 - Centro
Tel: (16) 3202-4000

BAR DO PERNAMBUCO

Bar do Pernambuco
Av. Presidente Dutra, 943 - Vila Lourdes
Tel: (16) 3202-4000

CHOCOLATE

Rua Itália, 1701 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

BRÉS

R. São Paulo, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

TIJUCA CHOPERIA

Av. Presidente Dutra, 900 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

TIJUCA CHOPERIA SUSHIBAR

Avenida América Brasilino, 751 - Vila Lourdes
Tel: (16) 3202-1000

AMERICANA EMPORIUM & CAFÉ

Avenida 7 de Setembro, 213 - Jardim Nossa Senhora das Graças

PIA NA CAVA

Endereço: Avenida Brasil, 1087 - Centro
Tel: (16) 3202-4000

Karo Karo

Rua Carlos Gomes, 2023 - Santa Argentina
Tel: (16) 3202-4000

ARARAQUARA

CULTURA

SESC

R. São Paulo, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-7000

TEATRO MUNICIPAL

Av. Bento de Alencar, 1084 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

ESTÁCIO DE SÁ FONTE

Rua Matheus Picanço, 100 - Vila Formosa
Tel: (16) 3202-4000

GRÂNDIO DE ESPORTES - GIGANTÃO

Rua Matheus Picanço, 100 - Jardim Primavera
Tel: (16) 3202-1000

ESTÁCIO MUNICIPAL CANDIDO DE BARROS

Rua Dr. Getúlio Vargas, 1000 - Centro

INSTITUTO JARDIM BOTÂNICO

Rua Dr. Getúlio Vargas, 1000 - Centro

INSTITUTO PARANÁ INFANTIL

Rua Presidente Vargas, 1000 - Centro

PARQUE ECOLÓGICO PRIMINHAIRAO

Rua Presidente Vargas, 1000 - Centro

HOTEL PAZENDA SALTOS GRANDE

Rua Presidente Vargas, 1000 - Centro

MUSEU DO FERROVÁRIO

Rua Antônio Prado, 100 - Centro
Tel: (16) 3202-0700

MUSEU DO FUTEBOL

Praça Presidente Dutra, 100 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

MUSEU DE ARQUEOLOGIA E PALEONTOLOGIA

Rua Presidente Dutra, 100 - Centro
Tel: (16) 3202-4000

CLUBE NAUTICO

Rua Presidente Dutra, 100 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

CLUBE APARASQUARENSE

Av. Dom Pedro II, 1100 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

CLUBE DE DEPORTES

Av. Presidente Dutra, 100 - Centro
Tel: (16) 3202-1000

ARARAQUARA

HOSPITAIS

SHOPPING

Hospital São Paulo Araraquara Ltda

R. Mat. Cândido Pinto, 1000
São Paulo
Tel: (16) 3202-0000

Santa Casa de Araraquara

Av. José Bonifácio, 1000 - Centro
Araraquara - SP
Tel: (16) 3202-0000

Hospital Beneficência Portuguesa

Av. Presidente Dutra, 1000 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

Centro de Terapias Unimed Araraquara

Av. Peixoto Júnior, 1400 - Jardim Marajoá
Araraquara - SP
Tel: (16) 3202-0000

Hospital Pequeno Príncipe Celso Cunha

Avenida Celso Cunha, 450 - Jd. Arco Iris
Araraquara - SP
Tel: (16) 3202-0000

Matão

Matão é uma cidade no estado de São Paulo. É também conhecida como "cidade clima" devido ao tempo seco e seco.

A cidade foi fundada em 1898. Atualmente mais de 20 mil pessoas vivem em Matão.

Temperatura varia entre 17°C e 28°C.

MATÃO



MATÃO

Matão é uma cidade no estado de São Paulo. É também conhecida como "cidade clima" devido ao tempo seco e seco.

A cidade foi fundada em 1898. Atualmente mais de 20 mil pessoas vivem em Matão.

Temperatura varia entre 17°C e 28°C.

MATÃO

Matão é uma cidade no estado de São Paulo. É também conhecida como "cidade clima" devido ao tempo seco e seco.

A cidade foi fundada em 1898. Atualmente mais de 20 mil pessoas vivem em Matão.

Temperatura varia entre 17°C e 28°C.

MATÃO

ESCOLAS PARTICULARS

ESCOLAS TÉCNICAS

COLEGIO OBRIETIVO - Educação Infantil e Ensino Fundamental

Endereço: Av. Matheus, 600
Tel: (16) 3202-0747

COC - Educação Infantil, ensino fundamental, ensino médio e pós-graduação

Av. Toledo Moreira, 200 - Centro
Tel: (16) 3202-0000

ANGOL - Educação Infantil e Ensino Fundamental

R. Coronel Matheus, 214 - Jardim Peixoto Matheus
Tel: (16) 3202-4000

UNIVERSIDADES PARTICULARES

Antônio Guedes
Via Augusto Mariano, 100
Matão - SP
Tel: (16) 3202-7000

ETEC - SYLVIO DE MATTOS CARVALHO - ESCOLA INDUSTRIAL

R. Coronel Matheus, 604 Centro
Tel: (16) 3202-0000

SENAI - ESCOLA INDUSTRIAL

R. Matheus, 604 - Jardim Peixoto Matheus
Tel: (16) 3202-8000

MATÃO
ESCOLAS PÚBLICAS DE EDUCAÇÃO INFANTIL

EMEI "Prof. Catherine Toledo Gendre"
Rua Novecentos, número 470 - Vila Paineira - CEP: 13.990-000
Telefone: (16) 3354-8221
Centro Social "Memória Drogão"
Telefone: (16) 3355-4651

EMEI "Prof. Cecília Montenegro"
Av. Presidente Dutra, número 540 - Vila Santa Cruz - CEP: 13.990-424
Telefone: (16) 3354-7591
Centro Social "Aldemir Galli"
Rua Júlio Penteado, nº 2.300 - Vila Santa Cruz CEP: 13990-025
Telefone: (16) 3355-8495

EMEI "Prof. Darcy Dálio Vilela"
Rua Presidente Vargas, nº 100 - Vila Paineira - CEP: 13.990-008
Telefone: (16) 3355-1022

EMEI "Prof. Ademir Borges"
Rua Serafim Góes, número 470 - Jardim Parada - CEP: 13.991-054
Telefone: (16) 3354-8330
Centro Social "Ademir Borges"
Rua Serafim Góes, número 470 - Jardim Parada - CEP: 13.991-054
Telefone: (16) 3354-8332

EMEI "Prof. Helene Lise"
Av. Presidente Dutra, nº 1.730 - Vila Brasília - CEP: 13.997-128
Telefone: (16) 3354-8870
Centro Social "Memória Bento Rodrigues"
Telefone: (16) 3355-1021

EMEI "Prof. Ivan Bezotti Machado"
Av. Aquiles Rondon, nº 200 - Jardim São José - CEP: 13.990-036
Telefone: (16) 3354-7025
Centro Social "Maria Graciela Peronella"
Telefone: (16) 3355-4651

EMEI "Prof. Ademir Pássos Ferreira Carvalho"
Av. Presidente Dutra, nº 1.000 - Vila Carijó IV - CAC - CEP: 13.997-012
Telefone: (16) 3355-7171
Centro Social "Décimo Rosário Inácio de Costa"
Telefone: (16) 3355-7171

EMEI "Prof. Cecília Pacheco"
Av. Presidente Dutra, número 120 - Nova Olinda - CEP: 13.991-004
Telefone: (16) 3354-1501

EMEI "Centro Social "Jônio Notti"
Rua Jônio Cachetins, 771 - Vila Gardner - CEP: 13.990-306
Telefone: (16) 3354-8333
Centro Social "Jônio Notti"
Telefone: 3350-3644

EMEI "Prof. Maria Amélia Oneto Gendre"
Rua Mário Campari Soárez, nº 1.730 - Jardim Alvorada - CEP: 13.997-087
Telefone: (16) 3354-6022
Centro Social "Ipirá da Sônia Oneto"
Telefone: (16) 3354-6022

MATÃO
ESCOLAS PÚBLICAS

EMEF Prof. Antônio Carlos Marcondi - NOVA CEADE
Av. Dr. Odilon Sartori, nº 1000 - Vila São Francisco - CEP: 13.994-3302
Telefone: (16) 3354-5302
E-mail: amarcondi@edmatao.sp.gov.br

Escola Municipal Ademir Borges - NOVA MATÃO
Av. Daniel Antônio da Brilh, nº 241
Telefone: (16) 3352-8820 - (16) 3362-8820

EMEF de Campo Prof. Helena Borsatti - SÃO LOURENÇO DO TURVO
Rua Antônio Passot, nº 47
Telefone: (16) 3386-1194 / (16) 3386-1200

EMEF Renato Maria Repasse Scutti (CAC) - VILA CARDIM
Av. Brasil, nº 1500
Telefone: (16) 3363-7400

EMEF Prefeito Celso de Barros Perce (CAC) - VILA CARDIM
Av. Presidente Dutra, nº 1.730 - Vila Brasília
Telefone: (16) 3363-6751 / (16) 3363-6752

Escola Municipal Ademir Borges
Av. Daniel Antônio da Brilh, nº 241 - Nova Matão
Telefone: (16) 3362-8820 - (16) 3362-8820

MATÃO
ESCOLAS PÚBLICAS DE EDUCAÇÃO INFANTIL

EMEI "Mário Góes"
Av. São Paulo, nº 100 - Centro - CEP: 15.980-000
Telefone: (16) 3386-1055
Centro Social: "Aspílio Siquilá"
Telefone: (16) 3386-1010

EMEI "Prof. Sígnor José Grappa"
Av. Manoel Alu, nº 913 - Jardim Cambuci - CEP: 15.980-048
Telefone: (16) 3386-0775

EMEI "Zelina Prandi Grigolli"
Rua Prandi Grigolli, nº 100 - São Lourenço do Turvo - CEP: 15.980-070
Telefone: (16) 3386-0775
Centro Social: "José Bresser"
Telefone: (16) 3386-0780

EMEI "Coronel Enzo Santa Ferraz Marques"
Av. Juiz de Fora, nº 73 - SAIM - CEP: 15.980-070
Telefone: (16) 3386-0780
Centro Social: "Willeme Bracht Bader"
Telefone: (16) 3386-0780

EMEI "Prof. Tereza Tomédu"
Fazenda Tereza
Telefone: (16) 3386-3000 - Ramal: 3514

ZMEI "Prof. Vera Gonçalves de Mattos"
Av. Arthur Nabant, nº 200 - São Almo - CEP: 15.987-018
Telefone: (16) 3386-0775

EMEI "Prof. Verônica Dimpela"
Av. 19 de Novembro, nº 200 - Centro - CEP: 15.984-000
Telefone: (16) 3386-0775

EMEI "Prof. Valéria Ribeiro Lopes"
Av. São Paulo, nº 100 - Centro - CEP: 15.980-000
Telefone: (16) 3386-0774
Centro Social: "Maria Ferreira"
Telefone: (16) 3386-0774 Telefone: (16) 3386-0774

MATÃO
HOTEIS

HOTEL PONTO NORTE
Av. São Paulo, nº 100 - Centro
Telefone: (16) 3386-4484 / 3384-1985; (16) 9 9100-1076

HOTEL AVENIDA
Av. Belaú, 3175 - Presidente das Ávocas
Fone: (16) 3386-4400

HOTEL SANTOS PALACE
Av. Santos Dumont, nº 1000 - Centro
Telefone: (16) 3386-4603

HOSPITAIS

Hospital Carlos Prates Malvado
Av. Bernadete Prates, 200 - Centro, Matão - SP, 15.980-000
(16) 3386-0087

IMOBILIÁRIAS

Imobiliária Santa Lúcia
www.imobiliariasantalucia.com.br
Av. Presidente Vargas, 757 - Centro
(16) 3386-4230

Imobiliária São João
www.imobiliariasaosjao.com
Av. Presidente Vargas, 571 - Centro
(16) 3386-4723

Imobiliária São Bento
www.imobiliariasaobento.com.br
Santos Dumont, 1000 - Centro
(16) 3386-1138

Imobiliária Ipanema
www.imobiliariapanema.com.br
Av. Presidente Vargas, 1000 - Centro
(16) 3386-0428

Imobiliária São Rafael Marca
Av. Rui Barbosa, 747
(16) 3386-3017

<p>SÃO CARLOS GASTRONOMIA</p> <p>Cafézinho Inês Av. São Carlos, 1950. Teléfone: (16) 3272-1844.</p> <p>Despacho Av. Presidente Vargas, 100 - Centro. Teléfone: (16) 3270-5801.</p> <p>Drive-in Frogão Av. Presidente Vargas, 200. Teléfone: (16) 3272-4417.</p> <p>Dois Restaurantes e Bar Av. Presidente Vargas, 200. Teléfone: (16) 3271-4713.</p> <p>Fraco Gourmet Rua Dr. Júlio, 1000. Teléfone: (16) 3274-4120. www.restaurantefraco.com.br</p> <p>Kalil Cozinha Italiana Av. Presidente Vargas, 1750. Teléfone: (16) 3273-1601/3273-1606.</p> <p>La Tabule Praça Conde de São Joaquim, 87. Teléfone: (16) 3214-6559.</p> <p>La Toscana Praça 15 de Novembro, 1190. Teléfone: (16) 3270-0845.</p> <p>Mandala Restaurante Av. Presidente Vargas, 1800. Teléfone: (16) 3274-0752.</p> <p>Shake Shack Rua 7 de Setembro, 3000 - Vl. Nery. Teléfone: (16) 3271-4800.</p> <p>Panera Av. Presidente Vargas, 2157. Teléfone: (16) 3271-4757.</p> <p>Receita de Minas Rua 7 de Setembro, 3014. Teléfone: (16) 3275-1757.</p> <p>Receita de Minas - Centro Rua 7 de Setembro, 3014. Teléfone: (16) 3275-1757.</p> <p>Rebelo Chegou Av. Presidente Vargas, 2002. Teléfone: (16) 3272-2343.</p> <p>Ruba Grand Restaurant Av. Presidente Vargas, 2000. Teléfone: (16) 3218-4050.</p> <p>Ruba Oriental Restaurante Rua Municipal Deodoro, 1400. Teléfone: (16) 3271-4600.</p> <p>Santa & Alessio Rua Major José Inácio, 1980. Teléfone: (16) 3271-1980.</p> <p>Lanchonetes Restaurante Av. Presidente Vargas, 1800. Teléfone: (16) 3271-0000.</p> <p>Sua Cozinha Chinesa Rua Dr. Dornelles, 1081. Teléfone: (16) 3270-0750/4000.</p> <p>Sushi Tia Sô Av. Presidente Vargas, 2000. Teléfone: (16) 3271-1160.</p> <p>Tai Kai Rua 10, Centro Industrial, 1780. Teléfone: (16) 3273-0500.</p> <p>Tia Joaquim Rua 10, Centro Industrial, 1607. Teléfone: (16) 3273-0700/7000.</p> <p>Tuffy Restaurante Av. Presidente Vargas, 2000. Teléfone: (16) 3274-8000.</p> <p>Vila Verde Restaurante Praça Conde de São Joaquim, 87. Teléfone: (16) 3214-8515.</p> <p>WQ KONING TERRAS E ROLLS Praça Arquiteto, 1000. Teléfone: (16) 3271-1980.</p>	<p>SÃO CARLOS HOSPITAIS</p> <p>Shopping Sputnik Endereço: Rua das Flores/Floripa, Centro, São Carlos - SP Teléfone: (16) 3272-4255.</p> <p>Hospital Ecôs Endereço: Rua Dr. José de Oliveira, 111 - Vila Califórnia Teléfone: (16) 3272-1160.</p> <p>Unimed de São Carlos do Mairiporã Endereço: Rua Presidente Dutra de Almeida Góis, 573 - Vila Purificação Teléfone: (16) 3273-0209.</p> <p>Maternidade D. Princesa C. Sílvia Endereço: Rua Presidente Dutra de Almeida Góis, 573 - Vila Purificação Teléfone: (16) 3273-0209.</p> <p>Pronto-Socorro Municipal Endereço: Rua Presidente Vargas, 2100 - Vila Industrial Teléfone: (16) 3270-0444/0446/0457-0107.</p> <p>Pronto-Socorro Municipal Endereço: Rua Presidente Vargas, 2100 - Vila Industrial Unidade 2 - (16) 3270-0708.</p> <p>Unimed São Carlos Cooperativa de Trabalhadores Endereço: Praça Vicente Peixoto, 945 Cidade: São Carlos - SP Teléfone: (16) 3277-7300.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

RIBEIRÃO PRETO
TELEFONES ÚTEIS

Prefeitura: (16) 3677-8000
Câmara Municipal: (16) 3607-4000
Correios: (16) 3628-4781
Foneus: (16) 3628-0004
Justiça Federal: (16) 3603-1400
Fazenda Federal: (16) 3637-1480
Polícia Militar: (16) 3601-1079 / 3602-2724
Polícia Militar: 190
Polícia Civil: (16) 3641-0062
Memória: 193
Próprio: 4880-772-3632
Aeroporto: (16) 3626-4084 / 3626-3376
Posto de Saúde: (16) 3610-8449
Correios: (16) 3629-1536 / (16) 3627-8648 / (16) 3620-7000
Gás Gourmet: 181

RIBEIRÃO PRETO
ESCOLAS TÉCNICAS

SENAI
Endereço: Rua Capitão Salomão, 1813 - Campos Elíseos, Ribeirão Preto - SP, 14045-400
Telefone: (16) 3238-7100

ETEC José Martimiano da Silveira
Endereço: Rua Tamandaré, 520 - Campos Elíseos, Ribeirão Preto - SP, 14035-070
Telefone: (16) 3610-8374

RIBEIRÃO PRETO

HOTEIS

ARCO HOTELS INTELIGENTES LTDA.

Av. Presidente Vargas, 2000 - Alto da Boa Vista
(16) 3611-2000

BARRIERS E LONGHOR LTDA

P/Centro, 1602 - Centro - Centro
(16) 3624-6176 - Centro - Centro

Hotel Novotel Ribeirão Preto

Av. Presidente Kennedy, 1400 - Centro
(16) 3626-6464

J C GOES HOTEL LTDA ME

Av. Presidente Vargas, 1600 - Jardim Paulista
(16) 3611-1081

MONTE BELLO HOTELS E TURISMO LTDA

R. Alves Corrêa, 1120 - Centro
(16) 3625-0000

SBH

Av. São Paulo, 6000 - Centro - Centro
(16) 3621-2880

Stardom Hotel

Av. Presidente Kennedy, 2100 - Ribeirão Preto
(16) 3619-1300

Clube Tower Hotel

Avenida Muriópolis, 2000 - Novo Ribeirão

Próximo Hotel

Rua Presidente Vargas, 124
(16) 3626-0500/3610-3600

Hotel Cidade

Rua Coronel Jafet, 1400 - Centro
(16) 3622-1000

Stay Inn Ribeirão Preto

Avenida Presidente Kennedy, 1400 - Ribeirão Preto
(16) 3619-6000

RIBEIRÃO PRETO

GASTRONOMIA

Ribeirão Del Gourmet

Rua Marmelos, 5070 - Boulevard

(16) 3626-0000

Segunda à Dia (Centro)

Rua Bernardo de Campos, 1201 - Centro

(16) 3626-0072

Av. Presidente Kennedy, 441 - Jardim Irajá

(16) 3626-0039

Tratamento Boulevard

Rua Altino Arantes, 1100 - Boulevard

(16) 3626-1081

Av. Marília Beira

Rua Marília Beira, 2600 - Ribeirão

(16) 3626-1080

Almoço Sushi Bar

Rua Presidente Kennedy, 570 - Centro

(16) 3626-0146

Sushi de Jackson

Av. Presidente Kennedy, 1870 - Jardim Maracá

(16) 3626-4766

Av. Vitorino

Rua Presidente Kennedy, 570 - Centro

(16) 3626-1540

Kont Sushi

Rua Altino Arantes, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-0500

Mizai

Rua Chardavo, 200 - Jardim Macacá

(16) 3626-0500

Morais Bar

Rua Marmelos, 5070 - Boulevard

(16) 3626-0000/3677-0552

Restaurante Tokyo

Rua Presidente Kennedy, 1400 - Centro

(16) 3626-0000

St. Shabat

Av. do Céu, 700

(16) 3626-0000

Rua Presidente Kennedy, 1400 - Centro

(16) 3626-4710

Av. Cesar Vergueiro, 781 - Jardim Irajá

(16) 3626-0073

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

Av. Vitorino

Rua Vitorino, 1229 - Jardim Sumaré

(16) 3626-1540

BROTAS		
CULTURA		
Turismo de Aventura, Ecoturismo e Atividades ao Ar Livre		
Atividades no Túnel Vertical		
AVIARISMO	RAFTING	CAMPANHA
CACHORRISMO	RODA CROSS	CANICROSS
CANICROSSMO	RAMPO DE CACHORRA	MOULTRAY BIRD
ESCALADA	NOX - Knob Rolling	QUADROCOLO
FAPEL	MINI RAFTING/FLUTUATING	SWIMMING
TRIATLÉIA	PESCA	FORA DE ESTRADA/HF max
SLACKLINE	CIRCUITO CABLE CARGADEM	ARCO E FLECHA
	STAND UP PADDLE	PARTYBALL
	AQUABALL	GRONWATER
Atividades no Túnel		
Atividades no Túnel		
ALAYA - CENTRO DE AVENTURA (Sólo com Licença Turística)		
Endereço: Rua 1237, nº 205 - 2161-0422 e 2,5 Km do centro de Brotas.		
Horário de Funcionamento: Terceiros a sexta à noite entre 18h30 e 22h30.		
Preço: R\$ 100,00 (adulto) e R\$ 50,00 (crianças).		
Site: www.alaya.com.br		
E-mail: alaya@alaya.com.br		
ARIA - QUE CANTA E CORREDEIRAS DO RIO TABAMANDU (Sólo com Licença Turística)		
Endereço: Rua 1237, nº 205 - 2161-0422 e 2,5 Km do centro de Brotas.		
Horário de Funcionamento: Terceiros a sexta às 18h30m e 20h30m.		
Preço: R\$ 100,00 (adulto) e R\$ 50,00 (crianças).		
Site: www.aria.com.br		
E-mail: aria@aria.com.br		
CACHORRAS CACHORRO E QUARTO		
Aero da Serra - 2,5 Km do Parque Nacional da Serra do Rio do Rastro.		
Horário de Funcionamento: as 18hs de sexta à terça das 20hs às 22hs.		
Preço: R\$ 100,00 (adulto) e R\$ 50,00 (crianças).		
Site: www.cachorrascachorro.com.br		
E-mail: cachorrascachorro@uol.com.br		
RECATO DAS CACHORRAS		
Aero da Serra - 2,5 Km do Parque Nacional da Serra do Rio do Rastro.		
Horário de Funcionamento: Segunda à Sexta: 18h00 às 22h00.		
Domingo: 18h00 às 19h00.		
Preço: R\$ 100,00 - 3000,00 (adulto) e R\$ 500,00 - 1500,00 (crianças).		
Site: www.recatodascachorras.com.br		
E-mail: reca@uol.com.br		
STILO TABAMANDU		
SPT 20 KM 124,5		
Horário de Funcionamento: Só sexta.		
Preço: R\$ 100,00 (adulto) e R\$ 50,00 (crianças).		
Site: www.stilotabamandu.com.br		
E-mail: stilotabamandu@uol.com.br		
SITIO TABAS GUSTAVO		
SPT 20 KM 124,5		
Horário de Funcionamento: Terceiros a sexta às 18h00 às 21h00.		
Preço: R\$ 100,00 (adulto) e R\$ 50,00 (crianças).		
Site: www.sitiotabasgustavo.com.br		
E-mail: sitiotabasgustavo@uol.com.br		

<p>OLÍMPIA HOTÉIS</p> <p>HOTÉIS FAZENDA</p> <p>RESORTS</p> <p>Thermas de Olímpia Residencial Vila Olímpia - Av. Manoel Camargo Ayrosa, 100 - 13.200-000 - Olímpia - SP www.olvilosp.com.br 0300-2000-0222</p> <p>Estação Imperial Rod. Avançada Imperial, Km 124 www.estacioimperial.com.br www.estacioimperial.com.br</p> <p>Parque das Águas 177-3270-0077 Rodovia Anchieta (SP-150), Km 143 www.parquedasaguas.com.br www.parquedasaguas.com.br</p> <p>Tropical Veneza 177-3266-0020 - 177-3266-0021 Av. Presidente Dutra, 2746 - Bairro Tropical Veneza www.pousadatropicalvenezia.com.br</p>	<p>ANALÂNDIA CULTURA</p> <p>Thermas de Olímpia Resorts Thermas Park - Av. Presidente Dutra, 1000 - Bairro Presidente Dutra Park - Jardim Santa Elígia - www.olvilosp.com.br www.olvilosp.com.br/termasdeolimpiaanalancia</p> <p>Thermas Park Resort & Spa Thermas Park - Jardim Santa Elígia - www.olvilosp.com.br www.olvilosp.com.br/termasdeolimpiaanalancia</p> <p>Royal Thermo Resort & Spa 177-3270-0000 Av. Presidente Dutra, 87 - Bairro Thermas Park - www.royalthermos.com.br www.royalthermos.com.br</p> <p>Atividades ao Ar Livre</p> <p>Excalade no Cuscuzeiro</p> <p>Cachoeiras:</p> <p>Cachoeira do Cuscuzeiro</p> <p>Comer e Beber:</p> <p>Bar</p> <p>Conselheiros:</p> <p>Morro do Cuscuzeiro</p> <p>Morro do Carneiro</p> <p>Cachoeira do Salto Major Levy</p> <p>Cachoeira do Encanga</p> <p>Cachoeira da Pura Aventura</p> <p>Cachoeira da Recamá</p> <p>Atividades Naturais:</p> <p>Morro do Cuscuzeiro</p> <p>Morro do Carneiro</p> <p>Cachoeira do Salto Major Levy</p> <p>Cachoeira do Encanga</p> <p>Cachoeira da Pura Aventura</p> <p>Cachoeira da Recamá</p> <p>Pontos Turísticos:</p> <p>Ilha Vila Colonial</p> <p>Ruins da Chaminé - Fazenda Chapiteus</p> <p>Centro Fazendário Rodovia SP-313 - Km 40,013 SP-0019</p> <p>Recanto da Sazinha - Chácara d'Água</p> <p>Recanto da Cachoeira "Lagoa das Búzias"</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ANALÂNDIA

HÓTEIS

Empório e Pousada Cerejeira

Fone: 19 35881254

www.emporiodocerejeira.com.br

Hotel Fazenda Serra Verde

Rua 2, 1000

Fone: 19 35881715

www.hotelfazendaserraverde.com.br

Hotel Aldeia da Serra Verde

Rua 2, 1000

Fone: 19 35881200

www.hotelaldeiadasserraverde.com.br

Pousada do Fotógrafo

Jacaré 196

Fone: 19 35880555

www.pousadadofotografo.com.br

Resort Serra das Águas

Avenida das Águas 1000 - Pórtal das Serras

Fone: 19 35881788

www.resortserradasaguas.com.br

Pousada Vale da Luz

Rua 2, 1000

Fone: 19 35881120

www.pousadavaledaluz.com.br

Pousada São Francisco

Rua 2 sem número

Fone: 19 35881240

Pousada Inglesa

Rua 208 203 e 204

Fone: 19 35881460

Chácara Macacos

Avenida das Águas 1000

Fone: 19 35881854

11 9495 7079 www.chacaramacacos.com.br

Pousada Serra Mineira

Rua C. 284 - Pórtal das Serras

Fone: 19 35872789

www.pousadaserramineira.com.br

Camping

Camping Ponta Amarela

Pórtal das Serras

Camping Pedaço Vira

Estação das Águas 1000 - Orlando Tavares, km 4

Fone: 19 35881578

9198 4147 www.campingpedacovira.com.br

Camping Cachoeira do Escorrega

Estação das Águas 1000 - Orlando Tavares km 4, apto

1-001 MONDADORI

Fone: 19 35884450

www.campingcachoeiradosecorrega.com.br

BARRA BONITA

Aproximadamente 91 km de Gavião Peixoto

HOTEL ESTÂNCIA BARRA BONITA

Rua José de Sá Nogueira - São Benedito

06800-000 - SP - 17340-000

0800 702 1461

www.estanciabarrabonita.com.br





DOURADO

Aproximadamente 31 km de Gavião Peixoto

HOTEL FAZENDA

Pousada Fazenda São Bento
Fazenda SP 270, km 107,5 - Brásida - SP
Fone: 19 35881817
www.pousadafazendasaoamento.com.br



RESORT

Santa Clara Eco-Resort
Estação das Águas 1000 - São Benedito - SP
Disponível - SP - 17340-000
Fone: 19 35884000
www.santaclara-ecoresort.com.br



BARRA BONITA

Aproximadamente 91 km de Gavião Peixoto

PARQUE TURÍSTICO MUNICIPAL DR. WELDEMAR LOPES PEREIRA - "Praia de Tavarés"

Av. Praia de Tavarés, Centro - Barra Bonita - SP

Fone: 19 3588-0262

www.parqueturistico.tavarés.com.br





NAVEGAÇÃO FLUVIAL MEDIO TITE

Av. Praia de Tavarés, Centro - Barra Bonita - SP

Fone: 19 3588-0262

www.navegacaofluvial.com.br





Memorial do Rio Tietê

Brasil - SP - 17340-000

Telefone: 3641-2427/3641-0467

www.memorialdoriofite.com.br





Parque das Crianças

Av. Praia de Tavarés, Centro - Barra Bonita

Fone: 19 3588-0262

www.parquedascrianças.com.br





"Quando os ventos de mudança sopram, umas pessoas levantam barreiras, outras constroem moinhos de vento".

(Érico Veríssimo)



Anexo 3: Questionário de entrevistas aplicado à população gavionense



Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de Geografia
Programa de Pós-graduação em Geografia
Mestrado acadêmico em Geografia

Questionário à população de Gavião Peixoto

O que você lembra sobre notícia da vinda da Embraer para Gavião Peixoto?

Quais as expectativas que você tinha para a Embraer em Gavião Peixoto?

Você vê a Embraer como uma empresa importante para o município? Por quê?

O que você acredita que mais tenha mudado em GPX depois da Embraer?

Quais oportunidades a Embraer oferece à população de Gavião Peixoto?

O que pode melhorar nos próximos anos? E piorar?

Anexo 4: Roteiro de entrevista ao atual representante do poder público de Gavião Peixoto



Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de Geografia
Programa de Pós-graduação em Geografia
Mestrado acadêmico em Geografia

Depois de 15 anos da Embraer no município, como o senhor vê a trajetória da empresa nesses anos aqui?

Como o senhor analisa a relação entre a população e a Embraer?

O que poderia ser diferente?

Há uma boa relação do município com a empresa?

Quais as vantagens e desvantagens de se ter a Embraer em GPX?

Em sua opinião, o que seria GPX sem a Embraer hoje?

Quais as expectativas para o futuro?

Durante tua gestão os números fiscais da Embraer em relação ao município mudaram? O aumento da arrecadação do município foi mais importante para qual setor?