

tanto, foram elaboradas “cartas enigmáticas”, auxiliando nas noções de simbologia na legenda.

Chega a oportunidade, então, de conhecer e construir escalas partindo das experiências vividas por cada um, traçando uma “linha do tempo”. Com a escala sugerida de 1:1 ano, os alunos realizaram uma retrospectiva de suas vidas, relatando nesta linha do tempo os fatos importantes de cada ano. De maneira espontânea, foi entendido que existia uma relação ano a ano e a partir daí foram inseridos os conceitos de escala gráfica e numérica, sendo o aluno entendido como um “ponto no mapa” e não alheio a este.

Por conseguinte, deve-se entender a cartografia como mutável e dinâmica e, assim como, ano a ano, fatos acontecem na “linha do tempo” de cada indivíduo transformando-o, a ciência cartográfica modifica-se de acordo com o tempo histórico, a cultura e os anseios do povo que a constrói. Cada símbolo, cada representação possui um objetivo, visa transmitir uma informação, uma visão de mundo.

Neste processo de entendimento dos mapas, a noção de subjetividade precisa estar clara, principalmente para que o processo de construção do conhecimento geográfico não se direcione para o tradicional “copiar e pintar mapas”. A fim de proporcionar o manuseio de mapas, atividades informais foram propostas, como “recreação com mapas”, em que os alunos aplicavam fórmulas simples de escalas com tranquilidade.

Após o conhecimento inicial, os mapas foram apresentados como estruturas representativas com valor nas relações espaciais. Para isto, foi realizado o mapeamento do espaço cotidiano, partindo da faculdade (sala de aula), até a representação do globo terrestre.

Num processo como este, muitas técnicas são trabalhadas, como maquete, o “viajando pelos mapas”, sempre mantendo uma relação entre o espaço vivenciado e transformado e sua representação.

O que se percebe, então, é que os alunos não entendem os mapas porque muitas vezes falta ao professor uma metodologia de trabalho adequada à realidade. Mas, deve-se ressaltar também, que os conhecimentos, noções e conceitos não são resolvidos simplesmente de modo empírico pois trata-se de um processo contínuo, desenvolvido ao longo da escolaridade, em que o papel do professor é o de mediador do conhecimento. A mudança no ensino de Geocartografia virá com esta mediação e com a interdisciplinaridade, evitando, assim, o chamado “eclipse cartográfico” que camufla e encobre as metodologias de ensino tradicionais.

Temos, por fim, um tripé em que se encontram alunos, professores e conhecimento (conteúdo), agindo harmoniosamente onde as representações

formam “andaimes”, os mapas os “degraus”, e o conhecimento a energia pulsionadora neste trabalho de pesquisa-ação.

*Eloiza Cristiane TORRES<sup>1</sup>*

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José Luis. *El eje Irún-Aveiro. Geografía de un eje de desarrollo*. Salamanca: Caja Duero, 1998, 304 p.

A busca de novas reflexões na Geografia para que se possa melhor explicar e compreender as novas questões que surgem com o desenvolvimento das técnicas e meios de produção é o que permeia várias das teorizações que vêm sendo realizadas. Surgem então novas abordagens para discutir e avançar nas formulações teóricas sobre novos fenômenos econômicos que se materializam no território. Os estudos sobre o processo de industrialização e suas influências no desenvolvimento econômico de determinadas áreas já vêm de longa data pois é possível encontrar trabalhos anteriores à Segunda Guerra Mundial. Contudo, esses trabalhos até recentemente abordavam apenas as questões da localização ou da concentração das indústrias, ou dando ênfase para a questão regional ou sobre as políticas de implementação de distritos industriais.

A discussão apenas da localização não responde mais aos novos paradigmas que surgem atualmente, já que não levam em conta um fator primordial: os fluxos, sejam eles de mercadorias, passageiros ou mesmo de informações. Assim, começa a se delinear uma nova categoria de análise: os eixos de desenvolvimento, onde os fluxos (de mercadorias, de matérias-primas, informações etc.), passam a ser mais importantes e assim a acessibilidade e o transporte rápido e eficiente da produção e de matérias-primas torna-se primordial para que uma empresa se instale em determinada localidade, obtendo vantagens sobre suas concorrentes.

Na investigação dessas questões, Sánchez Hernández realizou um estudo sobre as influências de um eixo de transporte sobre os fluxos de mercadorias e passageiros no desenvolvimento econômico das localidades por ele atravessadas. Esse eixo rodo-ferroviário une as cidades de Irún, no País Basco Espanhol e Aveiro, na região central de Portugal, um trecho rodoviário de 792 km e 882 km por ferrovia. Esse eixo foi escolhido por ser

<sup>1</sup> Licenciada e Bacharel em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Presidente Prudente e Mestranda em Geografia pela mesma instituição.

a principal via de ligação terrestre entre Portugal e o resto da Europa e por cortar as principais áreas industriais do norte da Espanha. Existem outros eixos de desenvolvimento na Península Ibérica, como o Arco Mediterrâneo, entre as províncias de Múrcia e Barcelona ou a Cornisa Cantábrica, que liga o País Basco à Galícia. Segundo o autor, esses eixos não se mostram tão dinâmicos no contexto ibérico quanto o eixo Irún-Aveiro.

Um eixo de desenvolvimento forma-se quando núcleos urbano-industriais estabelecem fluxos entre pessoas, mercadorias e informações entre si, não necessitando haver uma conurbação entre os pontos do eixo, já que muitas vezes as estruturas pré-existentes impossibilitam a instalação de novas vias ou mesmo a ampliação das já existentes.

O que importa, como diz o autor, é o papel do eixo como um canal de circulação de mercadorias e uma síntese dos sistemas de transportes, o que permitirá o eixo exercer grande influência nas áreas cortadas por ele, inclusive sobre o meio rural, pois essas áreas passarão a ter relações mais intensas com localidades ligadas pelo eixo que nem sempre são as mais próximas do ponto de vista geográfico mas que possuem um acesso muito mais fácil e rápido.

A metodologia aplicada na pesquisa consistiu na enumeração de todas as localidades cortadas pelo eixo; entretanto, como o viés da pesquisa era a indústria, somente as localidades que possuíam estabelecimentos industriais foram selecionadas. Em seguida foi feita uma classificação das localidades por população total e pela porcentagem dos empregos na indústria sobre o total de empregos, o que permitiu verificar a importância da indústria na geração de empregos em cada localidade, independente do total da população.

Após isso, o autor dividiu o eixo em trechos, percorreu cada trecho e analisou a infra-estrutura de transporte, o fluxo de mercadorias e veículos e os tipos de indústria de cada trecho, verificando não apenas os fluxos e deslocamentos entre os trechos do eixo como também com áreas fora do eixo.

Outra grande contribuição teórica do livro foi a formulação de um conjunto de onze propriedades que devem estar presentes em um eixo de desenvolvimento que são as seguintes:

- Conjunto de vias de transporte que outorgam acessibilidade aos fatores de localização industrial;
- Redutor das incertezas nas decisões de localização;
- Conjunto de vias de transportes balizadas por núcleos urbano-industriais;
- Canal de circulação de mercadorias;

- Canal concentrador de oferta que apresenta um alto nível de serviços;
- Cenário privilegiado para a difusão de inovações;
- Sucessão de centros e periferias funcionais e especializados.
- Suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva;
- Unidade geográfica dotada de uma base econômica própria derivada da agregação de centralidade territorial, centralidade locacional e centralidade funcional;
- Síntese dos elementos do sistema de transporte; e
- Instrumento e objeto de política regional.

Com base nessas onze propriedades, que são discutidas no primeiro capítulo, o autor dividiu o livro em seis capítulos, cada qual discutindo um aspecto estudado no eixo de desenvolvimento. O primeiro capítulo discute as formulações teóricas sobre eixos de desenvolvimento e alguns aspectos metodológicos que foram empregados na pesquisa. O segundo capítulo faz a delimitação territorial e geográfica da área de estudo do eixo Irún-Aveiro. O terceiro capítulo analisa a indústria no eixo, que de acordo com o tipo de produção, pode ser dividida em quatro grupos: setores fundamentais, setores complementares, setores de base regional e setores marginais, que ainda são subdivididos de acordo com suas preferências locacionais em seis outros grupos. Neste capítulo apenas são consideradas as localidades que apresentam estabelecimentos industriais, que são divididas de acordo com o número de habitantes e de empregos industriais e também pelo que o autor chama de segmentos, que são trechos em que o eixo foi dividido para o estudo. O quarto capítulo trata dos fluxos de mercadorias e da infra-estrutura de transporte trazendo dados sobre o volume de mercadorias transportadas por trecho, tanto de caminhão como por trem. As análises desses dados são de grande importância para comprovar a existência do eixo de desenvolvimento. O quinto capítulo faz uma análise dos dados demográficos das regiões atravessadas pelo eixo. Verifica-se, nessa análise, que em outras regiões do mundo as áreas mais industrializadas tiveram crescimento populacional maior do que as áreas menos industrializadas ou agrárias, que tiveram crescimento populacional negativo. O sexto capítulo do livro é uma síntese da aplicação das onze propriedades teóricas presentes no eixo de desenvolvimento e as conclusões obtidas pelo autor na pesquisa.

Como as discussões sobre eixos de desenvolvimento apenas recentemente começam a ser abordadas pela Geografia, não existem muitas obras tratando desta questão.

Assim, uma obra como esta, escrita por Sánchez Hernández, considerando-se os aspectos teórico-metodológicos adotados, ao abordar a

questão, traz uma visão sobre o tema, o que é de grande importância na discussão e aprofundamento dessa realidade econômica e geográfica na medida em que vai permitir outras abordagens teórico-metodológicas que provavelmente não vão chegar às mesmas conclusões do autor deste livro.

*Marcos Kazuo MATUSHIMA<sup>2</sup>*

SINGER, Paul. *Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas*. São Paulo: Contexto, 1998, 2ª ed.

Nesta obra o autor estabelece uma relação de causa e efeito entre globalização e desemprego e aponta, numa análise cronológica, as mudanças capitalistas e suas consequências políticas, econômicas e sociais.

Torna-se necessário entender dentro dos estudos geográficos as transformações por que passa o capital, sua busca por mercado e sua tendência hegemônica, sendo assim o agente fundamental tanto pela dinâmica como pela mobilidade populacional.

A principal tendência a globalização é o norte apontado pelo capital desde fins do século XIX, período da Segunda Revolução Industrial, em que o expansionismo imperialista do capital buscava conquistar novas sociedades e matérias-primas, consolidar mercados e interferir na política econômica das sociedades.

Juntamente com o otimismo proveniente da grande acumulação de capital e da expansão de mercados, rivalizavam períodos de depressão que tiveram como resultados duas guerras mundiais.

Foi neste contexto de otimismo e depressão que a economia mundial viu-se necessitada de adotar medidas que controlassem as leis do *laissez-faire* colocando o Estado na esfera capitalista como sendo o agente controlador da economia.

Essa ideologia Keynesiana, de controle da economia a partir do Estado foi abandonada a partir do momento em que o mercado não se viu mais ameaçado por guerras ou grandes períodos de depressão. Não sendo mais necessárias medidas de controle sobre a economia, o capital novamente retoma a política de globalização econômica.

<sup>2</sup> Licenciado em Geografia pela UNIRP (Universidade de Rio Preto) e Mestrando em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Presidente Prudente, SP. Bolsista FAPESP.

Durante a década de setenta a palavra globalização ecoa pelo mundo e chega ao Brasil pelos capitais estrangeiros que financiam o "milagre econômico".

O otimismo capitalista deste período provoca um grande êxodo rural e a troca do trabalho de economia familiar pelo assalariado. Assiste-se aos movimentos migratórios de regiões economicamente mais pobres para pólos industriais.

Esse período de euforia, de crescimento econômico e pleno emprego se contrapõe à década de 80, caracterizada pela estagnação econômica oriunda de políticas econômicas irresponsáveis.

Como se não bastasse, soma-se a esse fenômeno, nessa época, a introdução de novas tecnologias na produção visando aumentar a produtividade em função de baixos custos e a abertura da economia interna às importações. Essas duas novas situações colaboram com o aumento do desemprego.

Particularmente a Revolução Tecnológica criou uma nova concepção da palavra emprego, introduzindo especialização e competitividade no vocabulário da trabalhador.

Juntam-se ao exército de reserva industrial os desempregados da Revolução Tecnológica, essa grande massa de desempregados que reivindica trabalho ao mesmo tempo que colabora com a queda dos salários se sujeitando a qualquer tipo de contrato de trabalho.

A exclusão social, isto é, a existência do indivíduo destituído de todos os seus direitos de cidadão, acentuou-se logo após a adoção deste novo modelo de contrato de trabalho, originando a figura do prestador de serviço. Agora, o indivíduo não vende mais sua força-de-trabalho, mas passa a prestar serviços. Isto corresponde à isenção da empresa com qualquer gasto fiscal ligado ao trabalhador que, por sua vez, perde todos seus direitos trabalhistas conquistados ao longo do tempo. Enquanto contratado, contribui para a manutenção do sistema capitalista e ao final do contrato se submete a nova negociação ou é introduzido na camada dos excluídos socialmente.

Nessa reviravolta do sistema capitalista, nem a globalização, a revolução tecnológica ou a abertura econômica à importação tiveram tanto impacto social quanto a adoção deste novo modelo de contrato de trabalho.

A precarização do trabalho e a exclusão social estão intimamente ligadas com essa nova realidade, que tirou das mesas de discussões sindicatos e Estado, estreitando ainda mais a relação submissa entre empregado e empregador.