

ECONOMIA, (R)ESTRUTURAÇÃO E GESTÃO DO TERRITÓRIO: ENTENDENDO A DINÂMICA DOS FLUXOS

Heliana Comin Vargas

Texto resultante de palestra apresentada no Seminário Metapolarização e Novas Territorialidades. Vitória: UFPE. 2006

Resumo

O presente trabalho desenvolve uma reflexão sobre o grande desafio colocado para a gestão dos espaços urbanos e regionais diante de uma dinâmica de fluxos que se intensifica, se diversifica e se apresenta cada vez mais complexa, no sentido de reforçar a importância do seu entendimento para melhor administrar o território, possibilitando agregação de valor e geração de empregos localmente. Para tanto, apresenta um percurso pela história da humanidade dividida em três períodos de mudança de ênfase na economia de base mundial: a troca, a produção e o consumo. Destaca, neste processo, as principais características de cada período: a relação com o mercado; os produtos; a estruturação territorial resultante; algumas estratégias utilizadas para acumulação; as instituições criadas. Detém-se, no período atual, buscando explicitar a presença marcante dos fluxos de diversas ordens – pessoas, veículos, informações, mercadorias, capitais, eventos – e a necessidade de uma compreensão criteriosa do seu significado como instrumento fundamental para a gestão eficiente do espaço urbano e regional.

Economia, (R)Estruturação e Gestão do Território: Entendendo a Dinâmica dos Fluxos

As sociedades humanas são um fenômeno espacial. E neste processo de ocupação, estabelece-se um movimento de recursos materiais, de indivíduos e de informações permitindo que, através da observação deste ambiente assim construído, reconheçam-se as sociedades que as construíram.

No entanto, a intensidade destes fluxos e a velocidade que têm incorporado, associados a mudanças contínuas nos produtos, usos e costumes, exigem uma compreensão diferenciada da dinâmica deste processo. Entendimento não apenas do fato em si, mas de seus mecanismos geradores e modificadores, no sentido de aprimorar a intervenção. Intervenção esta que tende a ser mais pontual embora decorrente de um entendimento sistêmico do processo urbano.

Esta necessidade passa, portanto, a exigir, cada vez mais, a atuação de grupos transdisciplinares e o conhecimento da dinâmica urbana, traduzida pelo estudo detalhado dos fluxos urbanos. A necessidade desta compreensão torna-se mais urgente quando a velocidade de mudança atinge os patamares atuais onde, tão rápido quanto são inventadas, as atividades, os produtos, os lugares, os edifícios tornam-se obsoletos. Na verdade, é o ciclo de vida do produto¹ atingindo o ambiente construído. O fato das áreas edificadas apresentarem uma condição inercial, de lentidão na absorção das mudanças, acrescenta mais um agravante, no que se refere à dinâmica urbana.

Adicione-se a esta dificuldade, o avanço do capital imobiliário associando-se aos demais capitais (mercantil, industrial e financeiro) e que extrapola à capacidade de controle do poder público, passando a criar localizações, muitas vezes, artificiais e efêmeras. Esta situação é preocupante, na medida em que o poder público não está preparado, nem para entender este processo, nem para controlá-lo, chegando a associar-se, algumas vezes, ao capital imobiliário de modo irresponsável. (VARGAS, 2001)

Na tentativa de compreender o processo atual, nesta relação entre atividades humanas e seu rebatimento espacial, dentro de um contexto de alta intensidade dos fluxos gerados e atraídos, é importante estabelecer-se um paralelo com outros períodos da história, seja pela compreensão dos momentos de ruptura, seja pelo entendimento dos mecanismos de continuidade, ainda que uma continuidade adaptada aos novos tempos.

O fato de, estas análises, estar centrado na atividade econômica é decorrência do seu estreito relacionamento com o espaço físico que lhe dá suporte, criando o que chamamos de localização². Assim, o processo de mudança econômica é ao mesmo tempo causa e efeito dos padrões espaciais existentes. Para HEALEY (1990), estabelece-se uma relação de mão dupla entre mudança econômica e localização. Considerando-se, pois, que desenvolvimento da economia mundial e dos meios de comunicação e transporte promoveram uma forte interdependência entre lugares, tudo o que acontece nas diversas economias é determinado por seu papel nos sistemas de produção, distribuição e consumo, que se torna global enquanto escopo e complexo enquanto estrutura. E, é onde a compreensão do movimento e intensidade destes fluxos torna-se imperiosa para a administração e controle do território.

Neste percurso é importante lembrar que a forma encontrada pela atividade econômica dominante para consolidação ou expansão dos mercados promove ou se apropria de uma determinada estruturação do território, assim como cria, adota ou adapta estratégias para manutenção do negócio, que na sua grande maioria apenas veste outra roupagem que a tecnologia contemporânea lhe proporciona. Acredita-se que a compreensão deste processo pode fornecer instrumentos de análise e intervenção mais eficazes no controle do desenvolvimento urbano e regional.

Com esta intenção o estudo do desenvolvimento da atividade comercial parece ser bastante significativo, quando permite identificar três diferentes estágios onde o foco principal se desloca da troca, para a produção e para o consumo, conforme características resumidamente esboçadas no quadro 1.

O primeiro estágio, caracterizado essencialmente pela troca, centrou seu avanço na expansão territorial, isto é, extensiva dos mercados, pela conquista de novas terras (novos produtos e novos consumidores). Esta expansão, como se conhece, levou à descoberta de todo o planeta³ por volta do século XV e a sua dominação e exploração que avançou até o século XIX, tendo como motor da economia a atividade mercantil; o segundo estágio foi marcado pela atividade industrial e sua expansão incluiu o controle do mercado exercido pelo sistema, auxiliado pelo progresso dos meios de comunicação e de persuasão do consumidor, alcançando a

década de 1970 e respondendo pela formatação da sociedade de consumo; o terceiro estágio, caracterizado pela ênfase no consumo, tem se utilizado da segmentação dos mercados, da descoberta de novos nichos e da criação extensiva de novas necessidades que se encarrega, inclusive, de virtualizar produtos. Ou seja, produtos que incluem o vivenciar experiências, onde as atividades de lazer, cultura e turismo assumem o principal comando.

ÊNFASE NA TROCA – ATÉ SÉCULO XIX

Embora este período pareça ser muito longo, para o propósito desta análise as semelhanças estão mais presentes do que as diferenças, tanto no que se refere à atividade econômica dominante (comércio) no que se refere à acumulação de riquezas, como pelo tipo de produtos comercializados, como pela semelhança na estruturação do território.

A ocupação do território neste período caracterizou-se por ser costeiro, ou marginal aos leitos dos grandes Rios. Os dois elementos naturais, terras férteis e vias navegáveis, combinaram-se aí, de modo definitivo para fazer nascer, nas suas margens, as grandes cidades e as grandes civilizações, sendo que mesmo as grandes cidades. Enquanto as terras férteis podiam, por si só, garantir a sobrevivência do grupo, a facilidade de acesso aos produtos destas mesmas terras férteis tinham significado análogo para aqueles grupos que não as possuíam.

É importante destacar que os produtos representativos deste período, embora com variações de materiais, era aqueles voltados à sobrevivência, desde alimentos, insumos para a construção de ferramentas, armas e embarcações e produtos específicos para a conservação dos alimentos, como sal, o açúcar e as famosas especiarias. Sem dúvida, produtos considerados exóticos e sofisticados sempre estarão presentes em toda a história das civilizações.

No momento em que novos produtos se faziam conhecidos, desejados e imprescindíveis⁴ sem que pudessem ser produzidos fora do seu local de origem, provocavam um aumento da circulação de mercadorias, e modificavam o conceito de localização estratégica para o surgimento de novas civilizações. A ênfase exclusiva na fertilidade do solo cede espaço para a acessibilidade do ponto de vista comercial, (fácil acesso aos centros produtores e fácil atracamento de embarcações). Os avanços realizados no campo da navegação fluvial e, posteriormente, marítima, ao levar o homem mais longe, viabilizaram o ingresso de outras regiões na relação das áreas consideradas privilegiadas. Permitiram, por exemplo, aos Fenícios e aos Gregos dominarem a atividade econômica do Mediterrâneo através do comércio. O fenômeno do porto do Pireu, em Atenas, foi reflexo da melhoria das comunicações e do grande desenvolvimento comercial experimentado pela humanidade, conseguido por habitantes de regiões de baixa fertilidade do solo, como na Grécia. No entanto, estes avanços na arte da navegação não foram capazes, até o século XV, de retirar da navegação o seu caráter costeiro, ou seja, de apenas seguir a costa, sem se aventurar mar adentro. (VARGAS, 1992)

Depois de o Mar Mediterrâneo ter sido completamente dominado, chegando a pertencer inclusive a um único Império, a interiorização dos continentes aconteceu, primeiramente, naquele cujos condicionantes naturais eram mais propícios à

ocupação humana: a Europa. É importante destacar que a qualidade do solo em todo o Continente Europeu era semelhante e fértil, e as características geográficas dos rios, que se distribuíam regularmente por todo o território, também o eram. Estes rios, além de serem navegáveis, apresentavam distâncias relativamente pequenas entre suas cabeceiras, e corriam em direções e sentidos diferentes buscando o mar, tornando possível uma ligação terrestre entre eles. Esta situação geográfica peculiar possibilitou a ocupação de todo o território europeu durante os dez séculos relativos ao período correspondente à Idade Média.

É importante destacar que, embora esta homogeneidade geográfica propiciasse também uma ocupação uniforme, algumas situações locais privilegiadas responderam pela dinamização diferenciada de algumas cidades, entre os séculos XI e XIII, como as do mar Báltico e do mar do Norte, juntamente com outras cidades recém surgidas no Mediterrâneo como Veneza e Gênova. É interessante observar, no entanto, que o dinamismo entre estas regiões, devido às dificuldades de toda a ordem de contorno do Continente pelo Atlântico, provocou um fluxo terrestre intenso, movimentando a região da Europa Central. (VARGAS, 1992)

Na questão dos fluxos, assistiu-se também, o comerciante (mercador) sair de uma situação itinerante de ir atrás dos consumidores, isto é, de mercado periódico em mercado periódico e de feira em feira, juntamente com as mercadorias e passar por um processo de sedentarização onde, a princípio, só as mercadorias passaram a circular.

Considerando essa relativa homogeneidade das condições locais internas ao continente europeu, o desenvolvimento, de alguns centros e regiões, só pode ser explicado pelas estratégias utilizadas por alguns governantes, (isenção de impostos, segurança etc.), como na região das feiras de Champagne, cujo auge de desenvolvimento ocorreu nos séculos XII e XIII. Estes centros foram capazes de atrair, preferencialmente, o fluxo de mercadores, levando-os a experimentar grande expansão (FOURQUIM, 1979) mesmo não estando localizados nos eixos de circulação naturais mais evidentes, os rios, como apontado anteriormente por Pirenne (1964).

Outras estratégias utilizadas pelos mercadores foram o incentivo à formação das Guildas, das Companhias, das Comandas e da Hansa, devido à dificuldade de comerciar em meio ao particularismo e ao regionalismo turbulentos do feudalismo, cuja cobrança de pedágios e taxas oneravam, significativamente, a atividade dos mercadores. (VARGAS, 1992)

As Guildas começaram a surgir por volta de 1050, como associações com finalidades profissionais e religiosas, onde, aos objetivos iniciais de segurança somaram-se os de afastamento de novos concorrentes. As atividades das guildas evoluíram no sentido de garantir o monopólio dos artesãos de determinadas cidades ou regiões, acabando, paradoxalmente, por interferir no livre comércio reivindicado pelos próprios mercadores. Foram, de certa forma, a versão inicial dos atuais sindicatos de classe.

As Comandas, por sua vez, surgiram nos Portos das cidades italianas e as Companhias nas cidades do interior tendo, ambas, como finalidade, financiar as

viagens dos mercadores. As Comandas assumiam os riscos e insucesso das viagens. As Companhias, devido aos menores riscos envolvidos, podiam praticar o comércio com vendas a crédito acabando por desdobrarem-se em bancos de depósito e de câmbio. Por volta do século XIII, entraram no negócio de transformação da lã, dando origem ao embrião das atuais holdings empresariais.

A Hansa nasce liderada pelas cidades alemãs, conhecendo o seu auge entre 1100 e 1250, cuja mais famosa ficou conhecida como a Hansa Teutônica, envolvendo cidades do Báltico e Mar do Norte. Esta Hansa chegou a possuir, nas cidades estrangeiras, bairros inteiros para o exercício de uma posse tão completa, compreendendo o princípio da extraterritorialidade, governando-se os hanseatas lá existentes, de acordo com os seus próprios códigos e costumes. (VÁRZEA, 1937) Esta expansão do espaço territorial de determinados centros ou de determinadas associações (hansa), antecipa a atuação realizada pelas empresas multinacionais, onde através da ampliação do espaço econômico era possível eliminarem-se as barreiras políticas. As atuais zonas alfandegárias apresentam pressupostos semelhantes de modo a garantir o desenvolvimento comercial e industrial das empresas envolvidas no comércio internacional.

Embora tenha chegado a incorporar cerca de 90 cidades em 1350, o fim da Hansa, entre outras causas, está, segundo Várzea (1937), na política protecionista que passou a vigorar a partir do século XIV, reforçando o processo de formação das nacionalidades. A eliminação de barreiras ao livre comércio (tarifária, normativa e monetária), originou-se seio da atividade mercantil diante da dificuldade enfrentada na Europa feudal, acabando por conduzir ao fortalecimento das unidades territoriais politicamente definidas. Estas unidades territoriais passaram a reforçar a atividade econômica local (nacional), em detrimento da atuação de grupos externos, iniciando o processo de intervenção do Estado na economia que procurava garantir um saldo sempre favorável na sua balança comercial. A Inglaterra, cujo desenvolvimento do Estado e das políticas mercantilistas⁵ estavam mais desenvolvidos, pôde absorver mais eficientemente estas vantagens. Ainda no século XVI outros Estados, como a França, vieram a adotar políticas mercantilistas.

Inspirados por desígnios mercantilistas, estes Estados em formação incentivavam, e tomavam parte do comércio ultramarino, organizando companhias de um novo tipo. As companhias regulamentadas constituíam-se na união de comerciantes em empreendimentos comuns, sem fusão de capitais, apenas cooperação, com o objetivo de manter numa parte do mundo um monopólio comercial. (Burns 1965). Algumas destas companhias receberam a proteção do Estado devendo agrupar todos os comerciantes interessados em determinadas rotas comerciais, limitando o tráfego num setor geográfico determinado. Uma das mais importantes, nascida em 1600, foi a companhia da Índias Orientais, destinada a operar no Oceano Índico e acabando por governar a Índia como se fosse um Estado particular até 1784 (CORVISIER, 1979)

A Companhia Holandesa das Índias Ocidentais destinada a operar no Atlântico, deu para a Holanda, entre 1600 e 1650, a situação de maior potência do mundo, passando a se multiplicar e assumindo a partir de 1800 o formato de trust e cartéis, formato bem conhecido na atualidade. (CORVISIER, 1979)

O período do século XV ao XIX, constitui-se, na verdade, no estabelecimento de uma unidade comercial do planeta, considerando-se o fato de ter surgido um mercado internacional ávido a transacionar e a garantir a supremacia comercial das nações, individualmente, e a qualquer custo.

Embora as relações internas aos continentes tivessem feito algum progresso, principalmente na Europa, até meados do século XIX, a supremacia continuava a pertencer às localizações costeiras. Assim, estar junto a um porto significava estar perto do mundo.

Todas as colônias fundadas neste período possuíam estas mesmas características locais, isto é, estavam junto a um porto, marítimo ou fluvial, ou tinham acesso direto a ele, de forma a participar intensamente do comércio internacional. Além disso, com exceção da Europa, para a tecnologia dos transportes da época, todos os demais continentes tinham dimensões muito grandes, sendo que alguns deles possuíam barreiras naturais intransponíveis.

Alterações na estruturação interna dos territórios e

a equiparação das vantagens locais das cidades costeiras com as interiores só começarão a ser observadas com a difusão das estradas de ferro a partir do final do século XIX, e a ascensão das cidades industriais em detrimento das mercantis.

Esta expansão física dos mercados associada à expansão demográfica do século XVIII, devido à melhoria das condições de vida, e os mercados das colônias, passou a estimular a produção, tanto agrícola como industrial, acabando por responder pelo advento da revolução industrial têxtil, respondendo pelo crescimento econômico da Grã-Bretanha até 1830. A partir daí o melhoramento das máquinas estava tecnologicamente estabilizado e a produtividade do trabalhador não atingira dimensões revolucionárias. (HOBSEBAWM, 1962)

A revolução do carvão e do ferro, considerada por alguns autores como a I revolução industrial, (BARRACLOUGH, 1964) só ocorreu após o surgimento do mercado. A indústria de carvão foi estimulada pelo crescimento populacional e urbano, e acabou por funcionar como um mercado significativo para a indústria metalúrgica quando inventou os caminhos de ferro. Criado o mercado para a siderurgia, as demais indústrias, ainda incipientes, puderam se desenvolver, pois, a produção de bens de produção passou a ser viabilizada. No entanto, o fato revolucionário que aqui terá o seu embrião foi o fato de que nenhum outro invento revelara ao cidadão comum, de forma tão categórica o poder e a velocidade desta nova era. Já em 1830 era possível atingir-se a velocidade de 100 km por hora.(HOBSEBAWM, 1962)

Esta mudança na base econômica do ocidente anuncia, a partir de 1870 um segundo período agora com a ênfase na produção.

A ÊNFASE NA PRODUÇÃO 1870-1970

A primeira revolução industrial, na mais restrita acepção, ou seja, a revolução do carvão e do ferro implicou: a utilização gradual do uso de máquinas; o emprego de homens, mulheres e crianças em fábricas; a transformação bastante nítida de uma população principalmente formada por trabalhadores agrícolas numa população dedicada a produzir coisas em fábricas e, em distribuí-las logo que fabricadas.

O advento das estradas de ferro e da máquina a vapor imprimindo uma velocidade antes desconhecida passou a alterar sensivelmente os conceitos de distância. A indústria podia estar, por exemplo, próxima às fontes de matéria prima internas ao continente, e não mais exclusivamente junto às cidades portuárias.

A segunda revolução industrial foi mais profundamente científica e menos dependente das invenções de homens práticos, como o foram os ingleses. Foi também mais rápida em seu impacto, muito mais prodigiosa em seus resultados, bastante mais revolucionária em seus efeitos sobre a vida e perspectivas das pessoas. E, finalmente, embora o carvão e o ferro ainda fossem a base; já não se lhe podia chamar de "a revolução do carvão e do ferro". Essa era fora substituída, depois de 1870, pela era do aço, da eletricidade, do petróleo e dos produtos químicos. (BARRACLOUGH, 1964)

A modificação tecnológica decorrente deste modelo que levou ao reequipamento da indústria (em grande parte pelo uso das reservas acumuladas pelas companhias), tomou a forma de uma automatização maior dos processos industriais. Essa nova fase da revolução técnica associou-se especialmente ao uso de controles eletrônicos e mecanismos de retroalimentação. Os avanços não foram apenas no chão das fábricas que passaram a se utilizar de novos materiais, novas fontes de energia e da aplicação de conhecimentos científicos. Os progressos também surgiram na área dos transportes (motor a combustão) e nas comunicações, como o telefone a partir de 1876, seguido telégrafo rádio e televisão, o que além de diminuir as distâncias informavam o mercado fazendo nascer a sociedade de consumo. (BARRCLOUGH, 1964)

A maquinaria automática, uma produção em massa (fordista) e uma extrema divisão do trabalho nos processos de fabricação (taylorista) tiveram seu espaço. Essas três coisas começaram a caminhar juntas desde os anos que antecederam a Primeira Guerra Mundial. Estas mudanças científicas, tecnológicas e industriais criaram a sociedade industrial e urbana como nós a encontramos no terceiro quartel do século XX. Respondem também pela expansão da sociedade industrial para além da Europa Ocidental e dos EUA.

Das conseqüências desta II Revolução Industrial, três delas tiveram significativa importância: a expansão capitalista industrial que levou a uma divisão do trabalho ao nível dos países onde a exploração da mais valia pelo capital é exercida pelos países desenvolvidos sobre os subdesenvolvidos levando a um novo tipo de imperialismo; a uma nova relação do desenvolvimento econômico com o território e maior diferenciação entre as áreas urbanas e rurais invertendo a supremacia, em termos de atividade econômica e de população, levando à industrialização e à urbanização; e, uma maior integração econômica e cultural através da evolução dos meios de transporte e comunicação. (VARGAS, 1992)

Para as grandes empresas fordistas, o planejamento da produção a longo prazo, exigia: grande concentração de capital, ter o Estado como aliado de modo a garantir a demanda agregada e o desenvolvimento de instrumentos de indução ao consumidor para garantir o mercado final onde os meios de comunicação em massa, como a televisão e rádio estiveram presentes. (GALBRAITH, 1967).

No que se refere à estruturação territorial, as cidades passaram a devorar as vilas, as grandes metrópoles cresceram mais rapidamente do que as cidades menores e

as conurbações começaram a fazer parte do cenário. Nesta fase, as cidades industriais passaram a assumir a liderança no desenvolvimento econômico, cujos fatores locais eram diversos daqueles das antigas cidades comerciais. A localização junto aos portos podia ser importante, mas, não era mais o fator determinante. A proximidade das fontes de matéria-prima, a existência de mão de obra e a proximidade aos mercados consumidores assumiam a preferência, pois o mercado interno passava também a ser altamente significativo. (VARGAS, 1992)

O porto, por sua vez, acabava por se constituir numa prótese da indústria, como extensão da linha de montagem, sem necessidade de contigüidade física. (SILVA & COCCO, 1999), diferentemente do que fora até o século XIX, quando funcionava como Praça de Comércio que, segundo (COLLIN, 1999) é a única condição da atividade portuária capaz de produzir valor agregado. A era industrial, junto com o Estado-Nação, reduziu as praças portuárias da burguesia mercantil a portas de trânsito rápido que encaminhava os fluxos de mercado para o mercado (BAUDOWIN, 1999).

As grandes aglomerações urbanas apresentavam-se como locais mais promissores, sendo, portanto, as grandes cidades os lugares de mais fácil industrialização. Os aspectos locais dos assentamentos humanos deixavam de estar essencialmente voltados aos aspectos geográficos naturais, passando a ligar-se às vantagens de elementos componentes de uma localização construída.

Esta situação, altamente concentradora, levou ao aparecimento de uma série de teorias sobre desequilíbrios regionais cuja mais expressiva delas, a “Teoria dos pólos de crescimento” surge por volta de 1955, com François PERROUX (1964). Teoria, esta, que trabalha basicamente com os encadeamentos produtivos para frente e para trás, a partir de uma indústria considerada motriz, onde se destacava a indústria automobilística. Na verdade, a teoria defende a criação de sinergia de fluxos industriais para se obter o crescimento. (VARGAS, 1985)

O desenvolvimento dos transportes ferroviários, e depois de 1920 o dos rodoviários imprimiram um caráter revolucionário quanto à apropriação do espaço físico, dando maior liberdade aos assentamentos humanos e às atividades econômicas com relação ao território, redefinindo assim, os antigos conceitos locais quanto aos seus elementos estratégicos. No entanto, embora esta condição de liberdade na escolha da localização industrial, entre 1950 e 1970, já demonstrasse seus indícios⁶, a tendência concentradora manifestava-se através da formação das grandes cidades industriais, onde se reconhecia a contribuição das economias urbanas e de aglomeração. Fenômenos como suburbanização e periferização resultaram também deste processo, criando o movimento pendular residência-trabalho já que, estando os serviços, comércio e indústria alocados no centro das antigas cidades, os trabalhadores tinham que se deslocar para o trabalho diariamente a distâncias cada vez maiores. (VARGAS, 1992).

A evolução científica e tecnológica nos transportes e comunicações, deste período, além de possibilitar uma redução do binômio tempo-distância, ocasionando uma maior velocidade na distribuição de mercadorias, no deslocamento de pessoas e na transmissão de informações, trouxe consigo a difusão do conhecimento, da cultura e do consumo, criando os elementos básicos, conforme já mencionado, para o estabelecimento da chamada sociedade de consumo. O consumo de bens passava a ser assumido como forma de ascensão social.

Assim, uma das grandes conseqüências dos acontecimentos do século XIX e XX foi a criação de uma economia global única que alcançou, progressivamente, as mais remotas paragens do mundo, formando uma rede cada vez mais densa de transações econômicas, comunicações e movimentos de bens, dinheiro e pessoas e ligando os países desenvolvidos entre si e ao mundo não desenvolvido. (HOBBSAWM, 1988)

O desenvolvimento econômico não se condicionava mais a alguns grandes centros produtores e exportadores, (cidades portuárias, costeiras, industriais etc) como elementos isolados de articulação das economias nacionais. Ao contrário, era um desenvolvimento econômico no âmbito da nação, resultando numa produção nacional conjunta, articulada comercialmente em nível nacional, cujo reflexo no território acontecia através de complexos industriais, espalhados também pelo interior deste território. A localização de tais complexos era determinada não apenas pela proximidade das vias navegáveis, mas pela existência de sistemas de transporte terrestre, de fontes de matérias primas, de mercados, de mão de obra, de outras indústrias e de serviços afins.

Mas, o desenvolvimento industrial e a sua avidez crescente por mercados, cuja garantia de existência é o elemento vital para a manutenção das suas taxas de lucro, ao acirrar a disputa pelos mercados, caminhou rumo à internacionalização da produção e, conseqüentemente, dos próprios mercados, ao adotar políticas de comércio exterior mais liberais.

Os significativos avanços na tecnologia dos transportes e o crescimento contínuo das nações industrializadas estimulariam uma intensificação dramática da troca de produtos e serviços entre regiões, entre países e entre continentes. O rápido crescimento das telecomunicações facilitaria a internacionalização dos elos econômicos e aumentaria a interdependência mundial das economias nacionais. (WEGENER, 1991) Em contrapartida, esta atitude, provocando um acirramento da concorrência e a saturação do mercado, criava uma crise do lado da demanda.

Diante deste quadro, o sistema industrial inventaria uma nova forma de produzir que se apoiava numa série muito grande de novas atividades de alta tecnologia e que se transformaria num dos eixos do novo padrão de acumulação: a produção flexível. Esta nova fase, inaugura, por assim dizer, um novo momento onde a ênfase direciona-se para o estímulo ao consumo, por produtos das mais diversas naturezas, como fator de fundamental para a continuidade do processo de acumulação.

A ÊNFASE NO CONSUMO 1970- 2007

Como o próprio nome insinua, o principal caráter desta produção industrial passou a ser a flexibilidade que a permeia desde o desenho dos produtos até o processo de trabalho onde o fator núcleo passa a ser a informação e a velocidade de sua transmissão.

O equipamento usado na produção flexível demonstrou que a associação da rigidez do equipamento com as vantagens de escala estava superada. O novo modelo de produção gerava vantagens também a partir da grande produção, porém, de produtos diversificados, como resposta a demandas também diversificadas e constantemente alteradas, isto é, flexíveis.

Como saída para esta crise, no campo do comércio internacional, iniciou-se a

formação de blocos de comércio que passaram a agir como grandes articuladores entre as nações e os continentes, desprezando também qualquer vínculo com os limites político-administrativos. Enquanto as negociações ocorriam em termos de divisão de mercados, o setor de produção de bens buscava a exponenciação destes mesmos mercados pela criação sucessiva de novas necessidades, modismos, novas tecnologias, tornando os produtos rapidamente obsoletos e aumentando a necessidade de novas aquisições. A segmentação do mercado através da diferenciação de produtos por nível de renda, faixa etária, estilos de vida, também agia nesta mesma direção.

Para competir no mercado internacional promove-se uma nova divisão internacional do trabalho, onde as grandes companhias tornam-se, cada vez mais, multi ou transnacionais e exploram custos diferenciados de trabalho entre os países. Os centros mais importantes dos países desenvolvidos permanecem com as sedes das empresas e da pesquisa e desenvolvimento, (empregos qualificados) relocando as funções de menor nível hierárquico e beneficiando-se do baixo custo de uma mão-de-obra disciplinada (empregos menos qualificados) nos países em desenvolvimento. Esta situação tem provocado um deslocamento do emprego industrial para os países em desenvolvimento⁷; mudanças na geografia da produção com o crescimento internacional da economia dos serviços, principalmente finanças, marketing, e serviços de toda ordem; e, o aparecimento das cidades mundiais, com níveis hierárquicos de controle regionais. (VARGAS, 2001)

Nesta mesma direção, na procura de melhores condições para redução do custo de produção, reforça-se uma maior especialização do território e, conseqüentemente, complementariedade entre frações do mesmo território e de outros territórios.

A mobilidade possível dos fatores de produção, das mercadorias e do capital em todas as suas formas também acontece. Mas tudo isto tem que ser visto numa integração em conjuntos cada vez maiores que sobrepõem a região, ultrapassam o país e alcançam o mundo. Os circuitos espaciais da produção deixam de ser regionais e ampliam a sua escala, o universo, a nação e o lugar. (SANTOS, 1988)

A transformação que vem se processando no sistema econômico e a concomitante reorganização de fluxos, de pessoas, materiais e informação, conduzem à reorganização do espaço em todas as suas escalas e aumentam significativamente todas as possibilidades, provocando algumas mudanças nas escolhas locais das empresas.

A primeira constatação possível é que, devido às novas possibilidades de comunicação que se apresentam tão amplas e cada vez mais baratas, a contigüidade física das pessoas e das empresas passa a não ter o mesmo significado que no modelo fordista, permitindo, portanto o surgimento de dois efeitos contrapostos com relação à localização industrial flexível. Por um lado, crescem certas exigências de concentração dando lugar a formas específicas de novas aglomerações. Por outro lado, potencializam-se as possibilidades de dispersão territorial em busca da incorporação de vantagens específicas para a produção.

Quanto ao efeito de concentração industrial flexível podem ser distinguidos claramente alguns modelos: os complexos técnico-científicos, o sistema Just in Time – Total Quality Control e os distritos industriais. (GATTO, 1989). Todos partem da mesma premissa, enfatizando o estabelecimento de sinergias entre empresas, dando uma nova versão à teoria dos pólos de crescimento de François Perroux.

(PERROUX, 1964)

Na situação inversa, a ocorrência da dispersão territorial industrial tem como representante mais direto a separação entre as atividades de comando das empresas e as de produção, ainda que fortemente entrelaçados no plano informacional e que bem absorvem o processo de desindustrialização das velhas áreas industriais fordistas que perderam as vantagens relativas historicamente acumuladas. Áreas manufatureiras tradicionais tendem a reter apenas, as atividades de fabricação de linhas de produtos complexos ou pouco experimentados pela empresa e as atividades de administração e finanças as quais auxiliam no processo de terciarização dos grandes centros.

As demais indústrias se dispersam em direção à periferia tentando fazer uso das possíveis vantagens regionais com relação ao custo de produção como diferenças regionais de salários, baixo nível de conflito nas relações trabalhistas, diferenças de preços dos fatores (energia barata, serviços), e incentivos fiscais da política pública regional (subsídios). (GATTO, 1989)

Diante destas possibilidades oferecidas à produção, o que vai fazer a diferença é a relação com o mercado consumidor. Aqui entendido a capacidade de atingir o mercado de modo eficiente: rápido, com qualidade e a preços competitivos. Esta situação remete para a atividade de circulação, distribuição e informação sobre o movimento dos fluxos como o elemento fundamental neste processo.

Várias evidências indicam a importância do entendimento do movimento destes fluxos no que se refere à gestão do território:

Segundo BAUDOWIN, (1999), o relatório da OMC (Organização Mundial do Comércio) coloca em evidência um crescimento duas vezes mais rápido da circulação de mercadorias em relação ao da produção durante os últimos 20 anos.

Tem sido estimado, por exemplo, que do tempo que um produto típico precisa para ir do produtor ao consumidor, quase 85% é gasto em transporte e armazenagem. (WEGENER, 1991) Embora a circulação de cargas seja menos sensível ao fator distância entre origem e destino, ela é cada vez mais sensível ao tempo e custo de manipulação. (SEASSARO, 1999)

Quando o consumo torna-se mais forte do que a produção, o abastecimento do mercado exige rapidez e flexibilidade. (SILVA & COCCO, 1999) Assim, a contêirização das cargas, as organizações just in time, a logística multi-modal e a qualificação dos serviços são fundamentais. Essa fase da economia está originando o que se pode chamar de “indústria de atendimento ao consumidor”, voltada aos seus desejos e interesses.

Especialistas em gerenciamento concordam que o mercado criou vantagens na concorrência em 1960, na produtividade em 1970 e na qualidade nos anos 80. Hoje, com a proximidade de todos os concorrentes capazes de produzir produtos similares, com custos aproximados e qualidade também, as vantagens segundo estes especialistas, estão na qualidade superior de fornecimento de serviços como a rapidez e a confiança na entrega, a não danificação do produto, dentre outras. Em resumo, fundamentam-se no sistema de distribuição de mercadorias. (CHOW, 1991).

Tanto os insumos como os produtos finais, ambos de alta tecnologia, são pouco sensíveis aos custos de transporte devido ao seu alto valor agregado relativo. Portanto, a parcela do transporte no custo total do produto se reduz, implicando um aumento das distâncias de transportes viáveis por viagem. Esta tendência, já é observada na Europa, conforme aponta WEGENER (1991), onde o custo de transporte é baixo em relação ao custo do produto, permitindo grandes deslocamentos, retirando vantagens das diferenças mínimas do custo de produção, (flores holandesas, produtos agrícolas do Mediterrâneo, água mineral). Esta situação, sem dúvida, reforça a especificidade do lugar, de acordo com as teorias de *place-based*⁸ (VARGAS, 1997). Reforça por sua vez, a complementariedade e não a competitividade entre regiões, o que pode ter um impacto significativo na estruturação das redes urbanas. (BRASIL, 2006).

O aumento significativo dos fluxos de mercadorias também abre novas perspectivas para as cidades com portos e ressalta a importância, cada vez maior, de complexos de sistemas logísticos multi-modais e altamente informatizados. Alguns destes centros de frete poderão funcionar como armazéns de distribuição das firmas pequenas. A armazenagem e o atacado que antes aconteciam para países isoladamente podem vir a ser feitos em conjunto pelas nações, organizadas por um Mercado Comum. (WEGENER, 1991) Assim percebe-se uma rearticulação dos arranjos territoriais, pensados em termos de blocos econômicos e de funções.

Este papel fundamental na articulação dos fluxos tem reforçado o papel das cidades que possuem porto, não apenas nas cidades portuárias globais. Tem promovido uma recuperação e modernização de zonas portuárias, pois, nações comerciantes dependem de portos. E portos bem equipados com infra-estrutura de transportes atraem indústrias⁹. Somente a capacidade do porto de oferecer serviços eficientes de informação e logística permite que a circulação possa fixar valor, pois o valor agregado tende a ficar nos elos logísticos da mercadoria com a informação. Por outro lado, as chances das regiões portuárias representarem um papel significativo como centro de serviços logísticos depende, em grande parte, da possibilidade de integrá-las a uma economia regional desenvolvida, principalmente com um importante volume de carga a ser transportado. As regiões metropolitanas surgem, aqui também, como as mais indicadas para os portos produzirem benefícios econômicos em termos de emprego e valor agregado. (DEECKE&LAPPLE, 1999)

Finalmente, do ponto de vista territorial é a metrópole que continua em primeiro plano na produção flexível, embora para ROO (1999), referindo-se à área metropolitana de Marselha, o desenvolvimento de uma metrópole não se mede mais pelo tamanho da sua população (mercado), e sim por sua capacidade de gerenciar os fluxos que a atravessam e de valorizá-los em benefício do emprego local. Ou seja, o desenvolvimento está diretamente relacionado à densidade, qualidade e especificidade dos serviços ofertados. A metrópole é antes de tudo um espaço de intermediação econômica entre concepção, produção e consumo, e de ligação interior/exterior.

Não é, no entanto, apenas do fluxo de circulação de mercadorias, da sua produção ou consumo que as grandes cidades se beneficiam. A capacidade dos centros de atraírem fluxo de pessoas também tem se apresentado como forte elemento de geração de emprego e renda e de criação de sinergias empresariais.

As mudanças nos meios de comunicação e transportes e a internacionalização da economia estão promovendo um novo diálogo entre economia e ambiente construído. Ou seja, ao encurtar as distâncias em tempo e manter todo o sistema bem informado, conduz imediatamente a uma maior visibilidade do território e maior facilidade de alcançá-lo. A forma como estes ambientes, naturais ou construídos, são apresentados (Marketing do Lugar)¹⁰ passa a compor a intenção das empresas em investir, ou o desejo dos indivíduos em conhecer. Assim, construir ambientes urbanos interessantes começam a fazer parte das políticas urbanas tendo o capital imobiliário como um grande aliado. (VARGAS & CASTILHO, 2006) A cidade de Bilbao e o seu museu de Guggenheim é um bom exemplo.

O outro aspecto a ser adicionado neste cenário é a mudança dos desejos, transformados em necessidades, das pessoas que se deslocam do consumo de bens materiais como símbolo de status e passam a valorizar a participação em atividades, as experiências, a ampliação de conhecimentos, a diversão e a falsa cultura, o estar lá. Lugares são transformados em produtos a serem consumidos. A ênfase está na novidade. No novo sobre o antigo, no antigo renovado, no diferente sobre o comum, na condição de ser único ou de ser facilmente mutável, nas diversas atividades capazes de preencher o vazio.

Desta forma, os grandes centros urbanos, bastante dinâmicos, mesmo sem ambiente natural e construído de qualidade passam a ser altamente desejados, pois as atividades capazes de serem oferecidas (eventos) são inúmeras, passando a atrair um fluxo intenso de pessoas. Fluxo este constante, embora diversificado e segmentado, tanto na sua origem como no seu destino, adiciona mais complexidade à dinâmica dos fluxos de mercadoria, serviços e informações, conforme já apresentado, devendo o Estado permanecer como controlador atento deste fluxos. Finalmente, parecem ser, novamente, as grandes cidades, com seus atributos locacionais já construídos, a assumir a liderança neste novo momento, embora sua manutenção nesta posição passe pela capacidade de bem gerenciar estes fluxos, fazendo-os agregar valor localmente através da geração de empregos, e da garantia de atendimento com os padrões de qualidade que a concorrência internacional exige. Portanto, o entendimento da dinâmica destes fluxos se apresenta com o grande desafio como premissa para uma gestão adequada em prol da melhoria da qualidade de vida de nossas cidades.

QUADRO 1- SÍNTESE DOS PRINCIPAIS ASPECTOS QUE CARACTERIZAM AS DIFERENTES ÊNFASES DA ECONOMIA: TROCA, PRODUÇÃO E CONSUMO

PERÍODOS/ CARACTERÍSTICAS	TROCASéculo XIX	PRODUÇÃO 1870-1970	CONSUMO 1970
Produtos	de sobrevivência: (alimentos, materiais para ferramentas e para aquecimento, conservantes) exóticos	de conforto: industrializados e padronizados, em quantidade; (eletrodomésticos, veículos, alimentos e vestuários industrializados)	de prazer: Produtos materiais e imateriais (virtuais) diferenciados, customizados; vivenciar experiências, lugares e sensações
Criação de mercados	Extensiva por expansão territorial	Intensiva criação de necessidades materiais- ênfase na quantidade padronização comando pela oferta adição de valor pela tecnologia	exponencializada Segmentação e criação de necessidades virtuais, experienciais ênfase na qualidade Especialização/ Complementariedade <i>uniqueness</i> Adição de valor ao produto pela marca do lugar
Ocupação territorial aspectos locais	Dispersão Fertilidade e acessibilidade naturais; porto como praça comercial	Concentração Economias de aglomeração; Porto como prótese industrial	Concentração e dispersão Sinergias Regiões globais de grande fluxos Relação porto-cidade
Territórios dominantes	Cidades costeiras Cidades-estados Cidades hanseáticas	Estados Nações Grandes cidades	Blocos Comerciais Cidades-regiões
Estratégias de negócios dos diversos atores	Salvo conduto, isenção de impostos, garantia dos contratos etc	Criação de demanda, de mecanismos de indução- (publicidade e propaganda); sociedade de consumo	Criação de localizações Guerra fiscal Marketing do lugar <i>Place based</i>
Instituições	guilda comandas hansa Companhias	Sindicatos Empresas multinacionais Zonas franca Seguradoras/financeiras Trust e cartéis	Sindicatos/cooperativas Empresas Transnacionais Zonas alfandegárias Paraísos fiscais ONGs/ Organismos internacionais
Fluxos Principais	Mercadores e mercadorias	Mercadorias e veículos	Mercadorias Consumidores Veículos Informação Capitais Eventos
Tempo livre/ócio	Somente para classe dos governantes: filosofar e governar	Tempo livre utilizado para mais trabalho (bicos) para possibilitar mais consumo, ou para recomposição da força de trabalho (descanso)	Tempo livre utilizado para o consumo de atividades de lazer, recreação e cultura remuneradas, ou gratuitas como forma de controle social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASHWORTH, G.J. VOOGD, H. - Selling the City: Marketing Approaches in Public Sector Urban Planning. Londres: Belhaven Press. 1990.

BARRACLOUGH, G. Introdução à História Contemporânea. Trad Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Zahar. 1964

- BAUDOWIN Thierry. A cidade Portuária na mundialização. In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org) Cidade e Portos. Os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. pg 39-62
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Policentrismo. Textos de Referências em Planejamento e Gestão Territorial. Brasília: Ministério do Planejamento. 2006
- BURNS, Edward MacNall. História da Civilização Ocidental. Do Homem das Cavernas até a Bomba Atômica. Trad. MACHADO, Lorival G. at alli. 2 ed. Rio de Janeiro: Globo. 1966.
- COLLIN, Michele. A evolução do Estatuto dos Portos na Europa. In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org) Cidade e Portos. Os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. pg 27-38
- CORVISIER, André. História moderna. Trad. Rolando Roque da Silva e Carmem O. C. do Amaral. São Paulo: Difel. 1976.
- CHOW, Garland; HEAVER Trevor, D. Logistical Systems in na Age of Tecnological Change and the Implication for Spacial Development. Artigo apresentado em Open Fóruns and Expert Group Meetings Megainfrastructure Systems, Regional Economies and Global Interdependence. Gigu and Wakayama: UNCRD. 1991.
- DAVIDSON. Willian R. at al. The retail life cycle. Harvard Business Review. 88-96, nov/dec. 1976.
- DEECKE, Helmut & LAPPLE, Dieter. Os portos marítimos alemães no período da reestruturação. In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org) Cidade e Portos. Os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. pg 109- 132
- FOURQUIM, Guy. História Econômica do Ocidente Medieval. Trad. Fernanda Barão. Lisboa: Edições 70. 1979.
- GATO, Francisco. Câmbio Tecnológico Neofordista y Reorganização Produtiva. Principais Reflexions Sobre sus Implicaciones Territoriales. Revista Eure, v. 16, n. 47, p.7-34. 1989.
- GALBRAITH, J. O Novo Estado Industrial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1967.
- HEALEY, Michael J.; Ilbery Brian W. Location & Change; Perspectives on Economic Geography. New York: Oxford University. 1990.
- HIRSCHMAN, Albert O. (1979) As Paixões e os Interesses; Argumentos Políticos para o Capitalismo Antes de seu Triunfo. Trad. Lúcia Campello. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- HOBSBAWM, E.J. A Era dos Impérios. 1875-1914. Trad. Sieni Maria Campos. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1988.
- HOBSBAWM, E.J. A Era das Revoluções. 1789-1848. Trad. Antônio Cartago. Lisboa: Presença, 1962.
- MASKULKA, J.M., THODE, S.F. (1996) "Place-Based" Marketing Strategies: A Sustainable Competitive Advantage in Developing a Product's Brand Equity. Apresentado na 3RD INTERNATIONAL CONFERENCE IN RECENT ADVANCES IN RETAILING AND SERVICES SCIENCE. EIRASS, Telfs-Buchen, Austria.
- PERROUX, François. L'économie du XX ème Siècle. Paris: Presses Universitaires de France. 1964.
- PIRENNE, Henry. As cidades na Idade Média. Trad Carlos Montenegro Miguel Europa -América Ltda. 1964.
- PORTO, Marcos Maia. Desenho Institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org) Cidade e Portos. Os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. pg 217-242
- RICHARDSON. Harry W. Elementos de economia Regional. Rio de Janeiro: Zahar. 1973
- ROO, Priscilla. Marselha-Fos: Reestruturação portuária e planejamento metropolitano. . In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org) Cidade e Portos. Os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. pg 81-108
- SANTOS, Milton. O meio técnico-científico e a urbanização no Brasil. Espaço e Debates. n 25, p 58-62. 1988
- SEASSARO, Loredana. O sistema portuário italiano: Privatização, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org) Cidade e Portos. Os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. pg 133-170
- SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe. Introdução. In: SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe (org) Cidade e Portos. Os espaços da Globalização. Rio de Janeiro: DP&A. 1999. pg 9-26
- VARGAS, Heliana C. A Importância das Atividades Terciárias no Desenvolvimento Regional. Dissertação (mestrado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 1985.
- VARGAS, Heliana C. (1992) Comércio: Localização Estratégica ou Estratégia na Localização. São Paulo. 331p. Tese (Doutorado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- VARGAS, Heliana C. Turismo e Valorização do Lugar. Turismo em Análise Eca-Usp, São Paulo, v.9, n.1, p. 7-19, maio, 1998.
- VARGAS, Heliana C. Espaço Terciário. O lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: SENAC. 2001
- VARGAS, Heliana C & CASTILHO, Ana Luisa H. Intervenção em Centros urbanos. Objetivos, estratégias e resultados. São Paulo: Manole. 2006.
- VARZEA, Affonso (1937) História do Comércio. São Paulo: Francisco Alves.
- VILLAÇA, Flávio J. A localização como mercadoria. (Apostila) São Paulo: FAUUSP, 1968.

WEGENER, Michael. European Logistics Systems in a Era of Global Competition and their Implication for Regional Development. Artigo apresentado em Open Forums and Expert Group Meetings Megainfrastructure Systems, Regional Economies and Global Interdependence. Gigu and Wakayama: UNCRD.1991.

¹ O *ciclo do produto* divide-se em quatro estágios: inovação, desenvolvimento, maturidade e declínio. A inovação é a emergência do novo; seguida do período de desenvolvimento que significa um crescimento da sua aceitação e procura, com tendência ao crescimento dos lucros; o período de maturidade constitui-se numa estabilização dos lucros com tendência ao decréscimo diante do surgimento da concorrência de outros produtos similares; esta situação pode levar a um processo de declínio dos lucros e das vantagens do produto que se caracterizaria como o quarto estágio. É bom reforçar que, atualmente, de um modo geral, o ciclo do produto tem se encurtado significativamente, passando-se a falar do *ciclo de lucros*, que admite mudanças nos produtos para manter os lucros. Para saber mais sobre isto ver: DAVIDSON, 1976; HEALEY,1990; VARGAS, 1992, 2001.

² Segundo Villaça, a localização define-se com a reunião de atributos locais de um ponto do território, que definem suas possibilidades de relacionamento com os demais pontos deste território. É produto do trabalho e da inversão sucessiva de capital dispendido na construção da cidade e que pode ter origem externa ao espaço físico que lhe dá suporte. (VILLAÇA, 1968)

³ Lembrando que esta expansão é contínua, agora para fora do planeta.

⁴ É importante lembrar que na base das relações humanas, está a atividade de troca: troca de contatos, informações, bens e serviços. Atividade esta que movimenta o homem, indefinidamente, rumo ao desconhecido, fazendo parte das suas grandes paixões, como salientou Montesquieu no final do século XVIII. (HIRSCHMAN, 1978).

⁵ Se por mercantilismo pode-se entender um sistema complexo capaz de fazer coincidir espaço político e espaço econômico, tornar favorável a balança comercial, desenvolver por todos os meios a indústria nacional, pode-se dizer, que este, segundo Fourquim (1979) nasceu, ainda que imperfeitamente antes do século XV.

⁶ Segundo Richardson (1973), entre 1950 e 1970, cerca de 70% das indústrias podiam ser consideradas "foot loose", isto é, capaz de se localizarem em qualquer parte.

⁷ Entretanto, o declínio na importância do custo de mão-de-obra sugere que esta nova divisão internacional do trabalho possa ser um fenômeno temporário, mais característico dos anos 70 e 80, do que dos 90.

⁸ Por Place-Based a capacidade de adicionar valor a um produto em decorrência da sua origem territorial, como os vinhos de Bordeaux, na França ou os do Porto em Portugal, dentre outros. Considera-se que apenas as condições do ambiente natural e a cultura local são capazes de imprimir a mesma marca de qualidade. Para maiores aprofundamentos ver, por exemplo, MASKULKA & THODE, 1996.

⁹ A Bélgica, embora não tenha nenhuma marca de automóvel, é o primeiro produtor mundial de automóveis por habitante, produzindo mais de um milhão de veículos por ano, com 58000 assalariados em 1991, produzindo para cinco grandes empresas.(COLLIN, 1999)

¹⁰ Com relação à Place Marketing ver ASHWORTH, G.J. VOOGD,H. (1990)