

CONTEÚDOS DE ESTUDO PARA AVALIAÇÃO GLOBALIZANTE

O **Liberalismo Econômico**, cujas teses foram criadas no século XVI com clara intenção de combater o mercantilismo, cujas práticas já não atendiam às novas necessidades do capitalismo. O pressuposto básico da teoria liberal é a emancipação da economia de qualquer doutrina externa a ela mesma.

Um dos mais conhecidos entusiastas da doutrina liberal foi **Adam Smith**, que enaltecia as liberdades individuais, mas não desqualificava o Estado como representante do bem comum, como ocorreria posteriormente. Para Smith, as ações individuais, influenciadas pelo interesse próprio seriam guiadas infalivelmente por uma 'mão invisível' no sentido da realização do bem comum.

O liberalismo clássico, como descrito aqui, prevaleceu nas ações governamentais dos países mais desenvolvidos durante todo o século XIX, estendendo-se até o início do século. Era a doutrina preferida de todos os importantes economistas até a grande quebra da Bolsa de Valores de Nova York, em 1929.

Tratado como vilão pelo *Crash* da Bolsa de N.Y, o Liberalismo econômico saiu de cena, entrando o modelo defendido pelo economista britânico John Keynes, o Keynesianismo, que consiste numa organização político-econômica, **oposta às concepções liberais, fundamentada na afirmação do Estado como agente indispensável de controle da economia**, com objetivo de conduzir a um sistema de pleno emprego. Tais teorias tiveram uma enorme influência na renovação das teorias clássicas e na reformulação da política de livre mercado. A teoria atribuiu ao Estado o direito e o dever de conceder benefícios sociais que garantam à população um padrão mínimo de vida como a criação do salário mínimo, do seguro-desemprego, da redução da jornada de trabalho (que então superava 12 horas diárias) e a assistência médica gratuita. O Keynesianismo ficou conhecido também como "Estado de bem-estar social".

A partir daí, o liberalismo ficou em segundo plano, renascendo ao final do século XX (1980) como [NEO]liberalismo.

Neoliberalismo é um conjunto de ideias políticas e econômicas capitalistas que defende a não participação do estado na economia, onde deve haver total liberdade de comércio, para garantir o crescimento econômico e o desenvolvimento social de um país.

No Brasil, o Neoliberalismo começou timidamente no governo de (*) Fernando Collor (1990 – 1992) e a ser seguido de uma forma mais aberta nos dois governos consecutivos de Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2002).

O neoliberalismo foi sinônimo de privatização de várias empresas do Estado, dentre elas: C.V.R.D (Cia. Vale do Rio Doce, Embraer e todo o setor siderúrgico).

(*) Abriu o mercado interno à entrada de automóveis importados que, a partir da concorrência, melhoraram a qualidade das nossas, até então, "carroças".

CONTEÚDOS DE ESTUDO PARA AVALIAÇÃO GLOBALIZANTE

No Brasil, o Neoliberalismo começou timidamente no governo de (*) Fernando Collor (1990 – 1992) e a ser seguido, de uma forma mais aberta nos dois governos consecutivos de Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2002).

(*) Abriu o mercado interno à entrada de automóveis importados que, a partir da concorrência, melhoraram a qualidade das nossas, até então, "carroças".

CARACTERÍSTICAS DA POLÍTICA NEOLIBERAL:

a participação (intervenção) do Estado na economia é mínima (Estado Mínimo);

abertura da economia às importações;

(*) programas de privatizações/concessões.

(*) No Brasil, o neoliberalismo foi sinônimo de privatização de várias empresas do Estado, dentre elas: C.V.R.D (Cia. Vale do Rio Doce, Embraer e todo o setor siderúrgico).

O programa de concessões transferiu à iniciativa privada a administração de aeroportos, portos, rodovias e ferrovias, linhas de transmissão de energia, entre outros. Alguns exemplos:

A Rodovia Presidente Dutra (BR – 116), que liga o Rio de Janeiro a São Paulo, é administrada, desde 1996, pela Concessionária Nova Dutra. O contrato de concessão da Rodovia Presidente Dutra, entre Rio e São Paulo, poderá ser ampliado em até 16 anos, conforme audiência pública que será aberta na próxima segunda-feira pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A BR -040, trecho de 936 quilômetros entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG), passou à administração da empresa Via 040, pertencente ao Grupo Invepar, em dezembro de 2013.

100% da malha ferroviária do País está sob concessão.

CONTEÚDOS DE ESTUDO PARA AVALIAÇÃO GLOBALIZANTE

→ Aeroporto JK, em Brasília, sob administração de uma empresa privada argentina (Inframérica).

→ A operadora francesa Vinci Airports arrematou o Aeroporto de Salvador (BA).

→ A alemã Fraport AG Frankfurt Airport Services foi a que apresentou a proposta vencedora na concorrência dos Aeroportos de Porto Alegre (RS) e Fortaleza (CE).

→ A Zurich International Airport AG garantiu o direito de concessão do Aeroporto de Florianópolis.

Privatização: o governo vende uma empresa estatal.
Concessão: Portos, Aeroportos, Rodovias, Ferrovias, Linhas de Transmissão de Energia Elétrica são PATRIMÔNIOS da União e, portanto, NÃO PODEM SER PRIVATIZADOS E SIM CONCEDIDOS À INICIATIVA PRIVADA, por meio de contratos de concessões que duram de 25 a 30 anos, prorrogáveis, ou não, pelo governo.

Diferentemente do que muitos pensam, a Globalização não é um fenômeno recente. É um processo que vem sendo construído. Desde que cidades italianas (Florença, Gênova, Veneza e Milão) lançaram-se em atividades de comércio internacional de especiarias, de tecidos de seda, de lã e de pedras preciosas, nos séculos XII e XIV, as economias e sociedades de diversas regiões da Europa passaram a sentir os efeitos da globalização, que influenciaram profundamente a organização e o funcionamento da sociedade humana.

Castellar, Sônia Maria Vanzella. Projeto Athos: geografia 8º ano / Sônia Maria Vanzella Castellar, Ana Paula Gomes Seferian – 1ª Edição – São Paulo: FTD, 2014. P.199.

O processo intensificou-se início nos séculos XV e XVI com as Grandes Navegações e Descobertas Marítimas. Neste contexto histórico, o homem europeu entrou em contato com povos de outros continentes, estabelecendo relações comerciais e culturais.

Entre outros efeitos, a Globalização provocou mudanças na economia mundial. A intensidade da Globalização depende da rapidez na qual a informação “roda o mundo”.

→ No Brasil Colônia, uma carta podia levar três meses para ir do Rio de Janeiro a São Paulo.

→ A notícia da morte do presidente norte-americano Abarham Lincoln levou 13 dias para cruzar o Atlântico Norte e chegar à Europa.

→ Hoje, uma viagem de avião de Nova York a Paris pode ser feita em 5 horas.

→ A notícia da queda do avião que transportava o time da Chapecoense “rodou” o mundo em minutos.

→ A notícia dos ataques terroristas às Torres Gêmeas, também “rodou” o mundo em minutos.

CONTEÚDOS DE ESTUDO PARA AVALIAÇÃO GLOBALIZANTE

A ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC).

Iniciou suas atividades em 1º de janeiro de 1995 e desde então tem atuado como a principal instância para administrar o sistema multilateral de comércio. A organização tem por objetivo auxiliar no fechamento das transações comerciais entre os diversos Membros que a compõem, estabelecer um mecanismo de solução pacífica das controvérsias (brigas) comerciais, tendo como base os acordos comerciais atualmente em vigor, criar um ambiente (**mesa de negociações**) que permita as negociações de acordos comerciais entre os Membros e combate às políticas protecionistas.

Atualmente, a OMC conta com 160 Membros, sendo o Brasil um dos Membros fundadores. A sede da OMC está localizada em Genebra (Suíça) e as três línguas oficiais da organização são o inglês, o francês e o espanhol. As origens da OMC remontam à assinatura do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), em 1947, mecanismo que foi responsável, entre os anos de 1948 a 1994, pela criação e gerenciamento das regras do sistema multilateral de comércio. No âmbito do GATT, foram realizadas oito rodadas de negociações comerciais, que tiveram por objetivo promover a progressiva redução de tarifas e outras barreiras ao comércio. A oitava rodada, conhecida como Rodada Uruguai, culminou com a criação de OMC e de um novo conjunto de acordos multilaterais que formaram o corpo normativo da nova Organização.

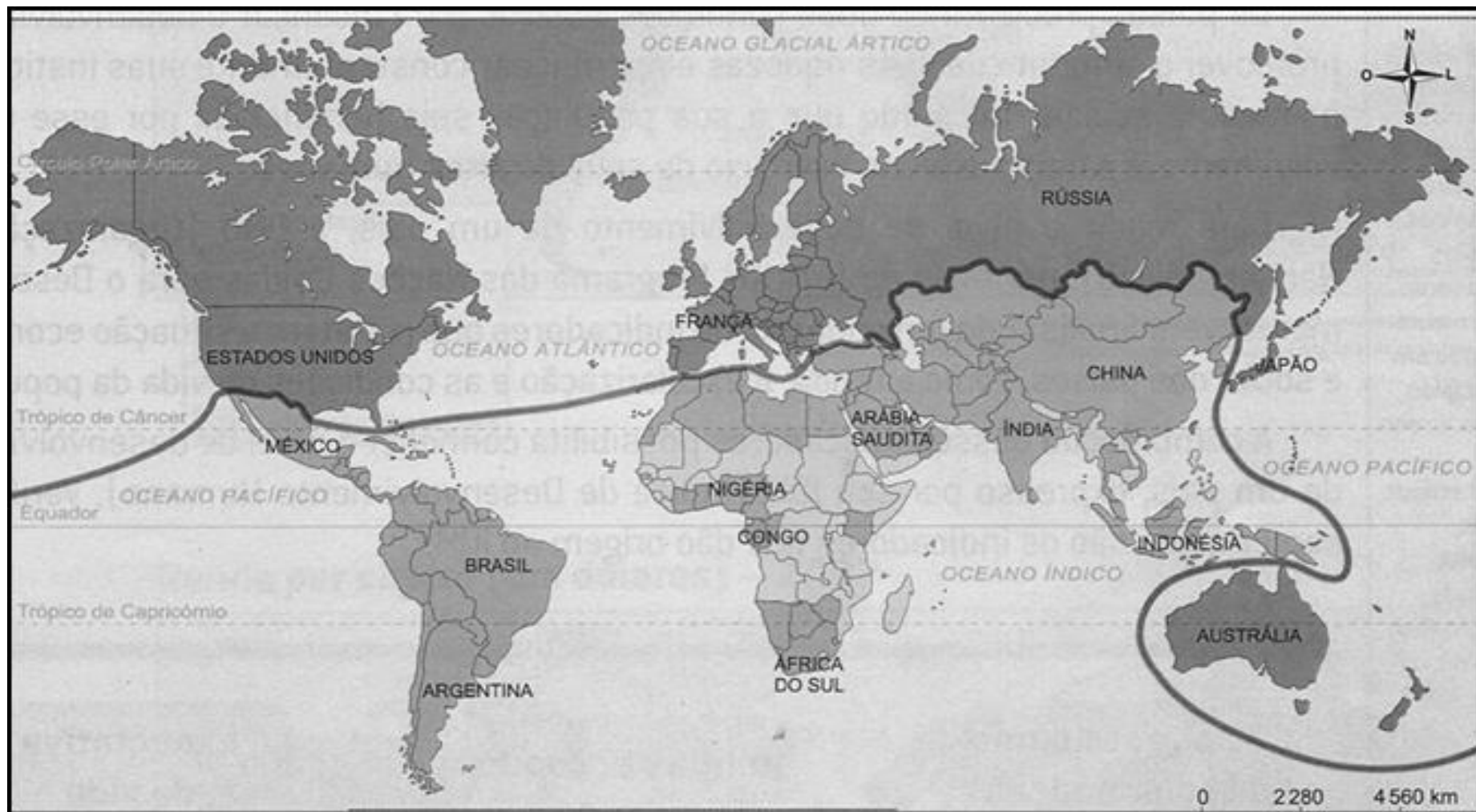
Disponível em <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/diplomacia-economica-comercial-e-financeira/132-organizacao-mundial-do-comercio-omc>
Acesso 07 abril 2017.

Em 7 de maio de 2013, o diplomata brasileiro Roberto Azevêdo foi eleito diretor-geral da organização, após concorrer ao cargo com um mexicano, e assumiu em setembro de 2013. Azevêdo lidera uma equipe de mais de 600 pessoas em Genebra, Suíça, onde fica a sede da organização.

CAPITALISMO COMERCIAL (SÉCULOS XV E XVI)	
COLÔNIAS →	← METRÓPOLES
Extração de produtos primários, trabalho escravo e especiarias.	Produção e exportação de manufaturados.
CAPITALISMO INDUSTRIAL (SÉCULOS XVII, XVIII e XIX)	
COLÔNIAS E/OU PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS →	← METRÓPOLES E/OU PAÍSES DESENVOLVIDOS
Fornecimento de matérias-primas e de produtos primários (agrícolas e minerais).	Transformação de matérias-primas em produtos industrializados.
CAPITALISMO FINANCEIRO (SÉCULO XX EM DIANTE)	
PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS →	← PAÍSES DESENVOLVIDOS
Produtos Agrícolas	Produtos Industrializados
Minérios	Tecnologias
Produtos Industrializados	

A Divisão Internacional do Trabalho (DIT) é a distribuição da produção econômico-industrial internacional. Considerando ser impossível a um país ser potencialmente produtor de todas as mercadorias, dividem-se os campos de especialização produtiva pelas diversas partes da Terra. A DIT passou por algumas fases que obedeceram às dinâmicas econômicas e políticas dos períodos históricos no quais elas existiram.

DIVISÃO NORTE/SUL



**Regionalização Norte/Sul. [s.d.]. 1 mapa, P & B. Disponível em: <
<http://www.brasilecola.com/geografia/regionalizacao-socioeconomica-espaco-mundial.htm>>. Acesso em 04 abril 2017.**

Durante o período da Guerra Fria, também foi comum regionalizar o espaço mundial em “três mundos”. O Primeiro Mundo era constituído pelos países capitalistas desenvolvidos; o Segundo Mundo, formado pelos países socialistas, independentemente do grau de desenvolvimento de cada um; e o Terceiro Mundo, constituído por um conjunto muito heterogêneo de países subdesenvolvidos.

Ao regionalizar o espaço mundial nesta segunda década do século XXI, aparecem “dois mundos”. É uma regionalização mais recente e não significa, obrigatoriamente, uma referência à posição geográfica de cada uma das nações no planisfério.

CASTELLAR, Sônia Maria Vanzella; SEFERIAN, Ana Paula Gomes. **Projeto Athos:** geografia 8º ano. 1. ed. São Paulo: FTD, 2014. p. 125.

TAYLORISMO – FORDISMO – TOYOTISMO

Para a organização da produção industrial no início do século XX, desenvolveram-se dois métodos de gestão das fábricas: o taylorismo e o fordismo. Enquanto o primeiro acreditava que o funcionário deveria exercer a função/tarefa em menor tempo possível, o segundo afirmava que as máquinas ditavam o ritmo repetitivo e extenuante de trabalho.

CASTELLAR, Sônia Maria Vanzella; SEFERIAN, Ana Paula Gomes. **Projeto Athos:** geografia 8º ano. 1. ed. São Paulo: FTD, 2014. p. 124 (Adaptado).

O toyotismo representou um novo modelo de relação de trabalho dentro das empresas. O trabalhador passou a ser mais valorizado no que se refere ao conhecimento da produção total de mercadoria e a ter um pouco mais de autonomia do que sob o modelo fordismo-taylorismo. Além disso, o Toyotismo utiliza máquinas (automação) demais, operários de menos. O modelo *just in time* encerrou a era da produção em massa e consumo em massa. Agora, produz-se apenas o necessário para evitar a formação de estoques (prejuízo).

CASTELLAR, Sônia Maria Vanzella; SEFERIAN, Ana Paula Gomes. **Projeto Athos:** geografia 8º ano. 1. ed. São Paulo: FTD, 2014. p. 125 (com adaptações).

Em dezembro de 2015, mais exatamente no dia 7, a Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A) completou 21 anos de privatização. A mudança de formação da empresa é considerada por especialistas e ex- dirigentes da empresa como o marco divisor e a “salvação” da Embraer.

Fundada durante o regime militar, a empresa era controlada pelo governo federal, por intermédio da Aeronáutica, para atender às necessidades da Força Aérea. Entretanto, a partir do final dos anos de 1980, a Embraer começou a enfrentar dificuldades financeiras em virtude do cenário adverso (ruim) da economia mundial, em crise. Em 1992, mergulhada em sérias dificuldades financeiras, a Embraer teve que demitir 3.000 colaboradores.

O engenheiro Ozires Silva, um dos fundadores da companhia e seu superintendente desde a criação em 1969 e até 1986, conduziu o processo de privatização. Para ele, a venda da Embraer foi crucial para a sobrevivência da empresa e do projeto da indústria aeronáutica nacional.

Antes de ser privatizada, a Embraer estava à beira da falência; após a privatização, a Embraer deixou de depender do governo e pode procurar parceiros internacionais para inovar suas aeronaves e disputar o mercado.

Disponível em < <http://embraer45.ovale.com.br/criada-como-estatal-embraer-estava-mergulhada-em-crise-em-1994>> Acesso 03 abril. 2017.



Embraer [s.d] foto color. Disponível em< http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/embraer-e-jet-e2-avanca_2409.html>. Acesso 04 abril 2017.

A EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. é um conglomerado brasileiro, fabricante de aviões para fins comerciais, executivos, agrícolas e militares. É a terceira maior produtora mundial de jatos civis e uma das maiores empresas exportadoras do Brasil.

Sua sede fica em São José dos Campos (SP), no Vale do Paraíba, e conta com várias unidades instaladas no Brasil, na China (Harbin Embraer) e outra em Portugal (OGMA).

Para testes de aeronaves, a empresa possui uma pista de pouso e decolagem na cidade de Gavião Peixoto (SP) com extensão de 4.967 m, considerada a quarta pista asfaltada mais longa do mundo.

A EMBRAER comemorou, em 7 de Dezembro de 2015 o 21º aniversário de sua privatização, ocorrida em 1994, quando foi adquirida pelo grupo Bozano Simonsen e pelos fundos de pensão Previ e Sistel, por R\$ 154,1 milhões. Nesse período, a empresa cresceu dez vezes e acumulou um saldo positivo de aproximadamente US\$ 13 bilhões na balança comercial brasileira.

A Embraer continua liderando o mercado de aeronaves de 30 a 120 assentos e tem posição consolidada no mercado. Atualmente, 41 companhias aéreas de seis continentes operam com aeronaves da Embraer.

Disponível em < <http://economia.terra.com.br/historia-embraer/>>. Acesso 03 abril 2017.

TABELA 1		A EMBRAER EM NÚMEROS			
19 MIL EMPREGADOS DE MAIS DE 20 NACIONALIDADES.	ATENDE MAIS DE 90 CIA. AÉREAS EM 61 PAÍSES.	850 JATOS EXECUTIVOS ENTREGUES EM MAIS DE 50 PAÍSES.	MAIS DE 5.000 AERONAVES ENTREGUES.	3ª FABRICANTE DE JATOS COMERCIAIS.	MAIS DE 1.100 E-JETS (*) ENTREGUES. (*) JATOS DE 80 A 120 LUGARES. EXEMPLO: O EMBRAER 190.
				1ª BOEING (EUA). 2ª AIRBUS (FRANÇA).	
Disponível em < http://www.embraer.com/pt-BR/ConhecaEmbraer/EmbraerNumeros/Paginas/Home.aspx > Acesso 03 abril. 2017.					

A Triunfo Concebra.

Em dezembro de 2013, a Concessionária Triunfo Participações e Investimentos arrematou [em leilão “quem dá menos”] o lote composto pelas rodovias federais BR-060, BR-153 e BR-262, abrangendo áreas do Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais, com assinatura do contrato de concessão realizada no dia 31 de janeiro de 2014 e a cessão (verbo ceder) das rodovias publicada no Diário Oficial da União em 06 de março do mesmo ano. Desde então, a Concessionária Triunfo Concebra, sociedade de propósito específico, administra 1.176,5 quilômetros que vão de Brasília (DF) até Betim (MG).

São 630,2 quilômetros da BR-060 e da BR-153 somados aos 546,3 quilômetros da BR-262.

Principais investimentos da concessão: a duplicação de 647,8 quilômetros na BR-153 (MG) e na BR-262 (MG), a construção do contorno de Goiânia na BR-153 (GO) e a implantação de terceira faixa entre Anápolis (GO) e Goiânia (GO).

Nos primeiros cinco anos, além das duplicações, devem ser implantadas 84 interseções, 38 passarelas, 11 melhorias de acesso e 36,5 quilômetros de vias marginais em travessias urbanas. Os investimentos deverão chegar a R\$ 3,98 bilhões nesta primeira etapa.

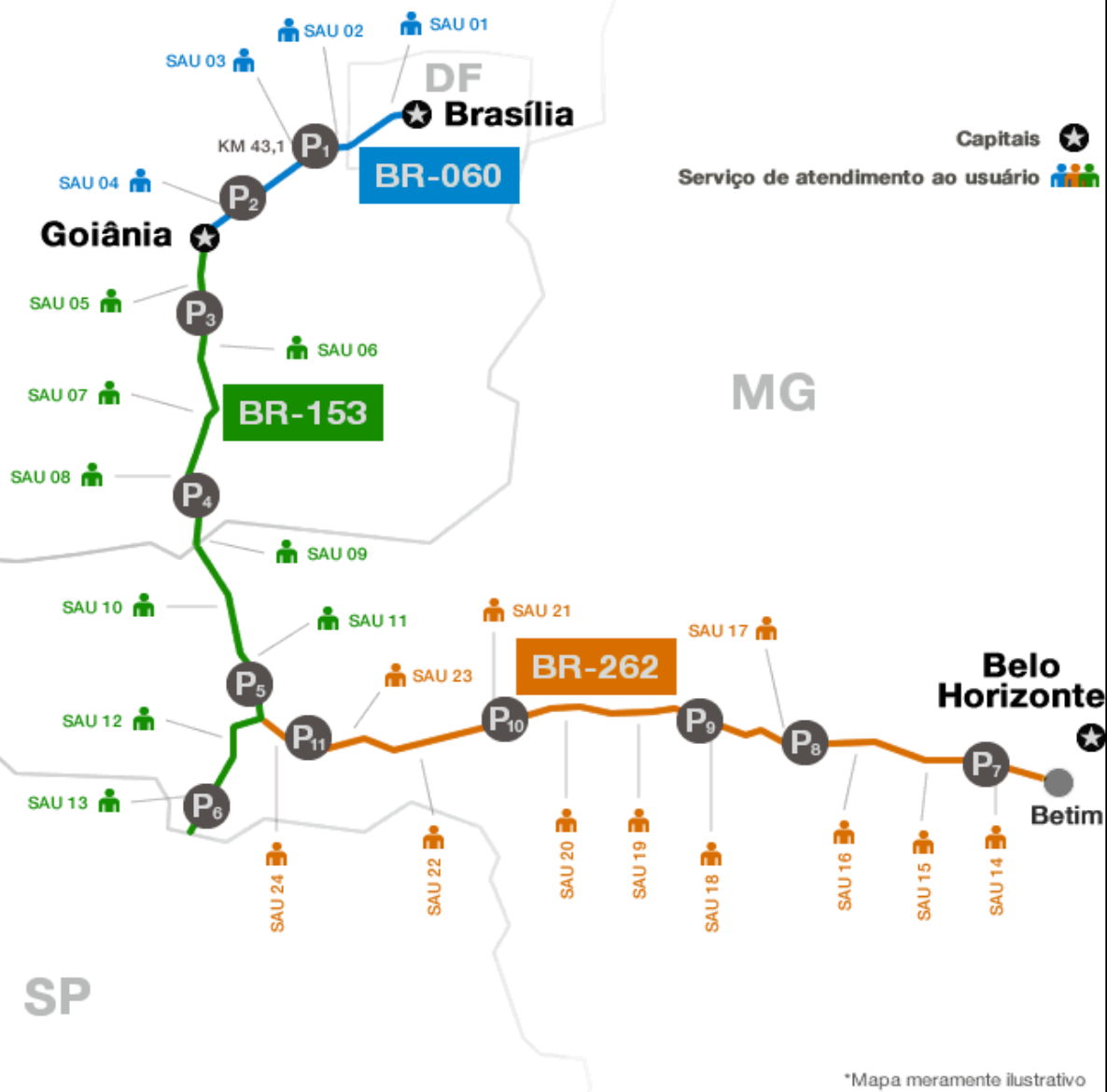
Além de realizar estas obras, a Triunfo Concebra é responsável por investir na recuperação, manutenção e na conservação da rodovia em todo trecho concedido, além de oferecer socorro médico e mecânico. A concessão vai gerar investimentos na ordem de R\$ 7,15 bilhões ao longo de 30 anos, contrato supervisionado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

A área de concessão abrange 47 municípios com uma população de 6.330.890 habitantes, segundo dados do IBGE de 2010. Além do Distrito Federal, cujo único município é Brasília, somam-se 15 municípios em Goiás e 31 em Minas Gerais.

Disponível em < <http://www.triunfoconcebra.com.br/empresa/a-triunfo-concebra.aspx> > Acesso 03 abril 2017.

1.176,5 quilômetros
47 cidades
648 km de duplicação
36 km de vias marginais
38 passarelas
Socorro
médico e mecânico

Localização



A globalização envolve países ricos, pobres, pequenos ou grandes e atinge todos os setores da sociedade, e por ser um fenômeno tão abrangente, ela exige novos modos de pensar e enxergar a realidade. As coisas mudam muito rápido hoje em dia, o território mundial ficou mais integrado, mais ligado. Na década de 1950, por exemplo, uma viagem de avião de Nova York a Paris, cruzando o Atlântico Norte, durava 12 horas; hoje a mesma rota pode ser feita em 5 horas. Em 1865, a notícia da morte de do presidente norte-americano Abraham Lincoln levou 13 dias para chegar à Europa, mas hoje, ficamos sabendo de tudo o que acontece no mundo em apenas alguns minutos, como por exemplo: a queda da aeronave que transportava o time da Chapecoense e os ataques terrorista às Torres Gêmeas.

Disponível em: < <http://www.infoescola.com/geografia/globalizacao>> Acesso em: 03 abril 2017.

A Globalização no Brasil vai além de vários fatores históricos e geográficos. Pode-se dizer que desde que os europeus chegaram ao que hoje é chamado de território brasileiro, o país está inserido no processo de Globalização. Entretanto, o consenso é que a partir da década de 1990 a Globalização passou a ter um maior impacto na economia brasileira.

A maior influência da Globalização no Brasil demarcou também a adoção de um modelo econômico que visava à mínima intervenção do Estado na economia, chamado de **Neoliberalismo**. Com isso, intensificou-se o processo de privatizações das empresas estatais (Embraer, Vale do Rio Doce) e a intensa abertura para o capital externo.

Disponível em:< <http://www.mundoeducacao.com/geografia/globalizacao-no-brasil.htm>>. Acesso 03 abril 2017.

UM PAÍS DE ALMA RODOVIÁRIA.

Dois milhões de caminhões, mais de dois milhões de caminhoneiros. Não há estradas neste país que não se cruze com eles. **“Se o caminhão parar, o Brasil para”**. Esta frase, dita com frequência pelos caminhoneiros, carrega uma verdade e uma revelação: quem consegue construir uma frase como esta, não pode ser um homem rude e ignorante como muitos pensam.

A verdade é que se o caminhoneiro parar, realmente o Brasil para, porque é ele quem carrega 65% de tudo que se produz. Mas o caminhoneiro não pode, não quer e não pensa em parar; afinal, rodar o Brasil está na alma deste homem, tão presente em nossas vidas e tão desconhecido de todos nós.

Disponível em <www.radarnacional.com.br/brasil-tem-mais-de-um-milhao-de-motoristas-cadastrados-para-transporte-de-cargas>. Acesso 03 abril 2017.

RODOVIAS ELEVADAS À CONDIÇÃO DE CULTURA E ARTE.

*Um país construído em torno de estradas de asfalto,
tornou-se refém do petróleo e não consegue
encontrar alternativas viáveis ao transporte rodoviário.*

A Transbrasiliana (BR-153) é uma rodovia longitudinal com exatos 3.569 quilômetros, que corta oito Estados das cinco grandes regiões geográficas brasileiras. Essa rodovia significa a fronteira de uma nova onda de desenvolvimento. É a espinha dorsal que une o Sul ao Norte do País. Vai de Aceguá (RS) a Belém (PA). Um pedaço do Brasil que poucos brasileiros conhecem.

O Brasil passa todos os dias pela Transbrasiliana e para no Posto Mil. Situado no ponto equidistante entre Belém (PA) e Anápolis (GO), o posto de combustíveis está a 1.000 quilômetros de cada uma dessas cidades – daí seu nome sonoro, que os caminhoneiros pronunciam com respeito. É muito mais que um ponto de parada para os motoristas que elegeram o churrasco do “Zé Maria”, gerente do restaurante, o melhor da região. A cena diária do Posto Mil é um instantâneo do cotidiano da opção rodoviária que o País fez há mais de quarenta anos.

O Brasil é um dos poucos países que elevaram estradas asfaltadas à condição de cultura e arte. Nações continentais como os EUA, o Canadá, a Austrália ou a Rússia, para citar apenas algumas, optaram por diversificar o transporte entre ferrovias, navegação costeira e fluvial e também por estradas. Nos EUA, há seis vezes mais rodovias que no Brasil e a infraestrutura hidroviária é 23 vezes maior. Na Rússia, a rede ferroviária é três vezes superior à brasileira e a hidroviária 46 vezes maior. Quando se fala em rodovias, o Brasil perde para os EUA, que têm uma rede pavimentada de mais de três milhões de quilômetros.

A primeira leva da civilização brasileira rumo ao interior, que foi do litoral na direção oeste até a BR-153, foi quase exclusivamente movida a caminhões a diesel rodando sobre asfalto. No Posto Mil estacionam diariamente mais de 1.000 carretas. As que vêm do Sul trazem amostras do Brasil industrializado, produtos manufaturados e, principalmente, alimentos. Do Norte, fazendo o percurso contrário, vêm as carretas levando para São Paulo os eletrônicos da Zona Franca de Manaus ou a madeira para alimentar os tornos da indústria moveleira do Sul.

O viajante que, por alguns minutos, assiste ao tráfego pesado que passa pela Transbrasiliana vê nela (BR-153) os sonhos de integração nacional e desenvolvimento econômico que justificaram a construção de 1.000.000 de quilômetros de malha rodoviária por todo o País.

Para 10 quilômetros de estrada, o Brasil tem menos de 1 de ferrovia. Um gigantesco erro estratégico quando cada centavo do preço do produto vai pesar na sua competitividade no exterior. Custa menos transportar cargas por trem do que por rodovias. Numa hidrovia o valor é 1/4 do cobrado pelo caminhão. Para construir um quilômetro de estrada de asfalto, o governo desembolsa 350.000 reais. O mesmo trecho por hidrovia sai por 10.000 reais e a ferrovia exige 1 milhão de reais por quilômetro, mas se compensa o investimento inicial elevado com um baixo custo de operação.

Fonte: Revista Veja n.º 1, 05 de janeiro de 2000, páginas 82 e 83, reportagem de Leandra Peres sob o título “Gente da Estrada” com adaptações.

UMA CIDADE NORTE-AMERICANA QUASE À LATITUDE DO EQUADOR.

A história de Fordlândia começou em 1927, quando Henry Ford adquiriu um terreno de quase 15.000 km² - o dobro da área do Distrito Federal - às margens do Rio Tapajós, afluente da margem direita do Rio Amazonas. Anos antes, o departamento de comércio dos EUA havia feito um estudo de viabilidade de cultivo de seringueiras no Brasil, com resultados positivos.

Sabendo disso, o produtor rural Jorge Dumont Villares conseguiu com o governador do Estado do Pará, Dionísio Bentes, a concessão de uma grande porção de terra para cultivar seringueiras. Tudo de graça. Quando soube que Henry Ford procurava uma região para sua cidade no Brasil, Villares ofereceu suas terras a ele [Henry Ford] por um valor equivalente a quase R\$ 3 milhões atuais.

No ano seguinte, Ford enviou suprimentos e funcionários para criar uma típica cidade americana nos Trópicos. Em pouco tempo tudo estava pronto. Fordlândia tinha escolas, energia elétrica, telefone, saneamento básico, clube social/recreativo e um hospital, no qual foi realizado o primeiro transplante de pele no Brasil.

O empreendimento, como se diz hoje, tinha tudo para dar certo, se não fossem **QUATRO** graves problemas: **(I)** os solos da floresta são pobres em nutrientes, de forma que a produção de látex tinha menor eficiência e produtividade em relação às plantações britânicas na Malásia, colônia inglesa localizada na Ásia; **(II)** Ford tentou impor a cultura americana de trabalho aos brasileiros, obrigando-os a usar crachás e a trabalhar sob um modelo do qual não estavam habituados. Isso causou a insatisfação dos funcionários, que resultou em baixa produtividade e conflitos. O mais marcante deles aconteceu em 1930, a Revolta das Panelas, quando os funcionários se revoltaram contra a dieta tipicamente americana, que incluía espinafre (alimento rico em ferro) e até hambúrgueres; **(III)** Os americanos não tinham conhecimento prático algum em botânica e, além de não conseguirem prever o fungo do mal-das-folhas, as seringueiras eram plantadas muito próximas entre si, tornando-as um alvo fácil para pragas, que dizimaram as plantações.

Henry Ford ainda tentou realocar as plantações em Belterra (PA), onde foi construída uma segunda cidade. Mas em 1945, com **(IV)** o surgimento da borracha sintética — feita com derivados de petróleo — o empreendimento não havia mais razão de existir, sendo, portanto, cancelado pelo presidente da companhia, Henry Ford II, neto de Ford e conhecido como "HF2".

Disponível em < <http://www.flatout.com.br/fordlandia-a-historia-da-cidade-utopica-que-henry-ford-construiu-na-amazonia/> > Acesso 03 abril 2017 (com adaptações).

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO TOYOTISMO

Mão-de-obra multifuncional e bem qualificada. Os trabalhadores são educados, treinados e qualificados para conhecer todos os processos de produção, podendo atuar em várias áreas do sistema produtivo da empresa.

Sistema flexível de mecanização, voltado para a produção somente do necessário, evitando ao máximo o excedente. A produção deve ser ajustada à demanda do mercado.

Uso de controle visual em todas as etapas de produção como forma de acompanhar e controlar o processo produtivo.

Implantação do sistema de qualidade total em todas as etapas de produção. Além da alta qualidade dos produtos, busca-se evitar ao máximo o desperdício de matérias-primas e tempo.

Aplicação do sistema Just in Time, ou seja, produzir somente o necessário, no tempo necessário e na quantidade necessária.

Uso de pesquisas de mercado para adaptar os produtos às exigências dos clientes.

Disponível em, <http://www.suapesquisa.com/economia/toyotismo.htm>. . Acesso 06 abril 2017.

Em outubro de 1973, o preço do barril de petróleo no mercado internacional, em apenas quatro meses, saltou de U\$ 2,70 para 11,20, um aumento da ordem de 314%. Naquela época, o Brasil importava dos países produtores do Oriente Médio, 80% do petróleo que necessitava. Em 1979, o preço do barril chegou a U\$ 80,00. Na mesma época, a Petrobras intensificou a exploração comercial de petróleo na Bacia de Campos, uma bacia sedimentar brasileira situada na costa norte do estado do Rio de Janeiro (RJ), estendendo-se até o sul do estado do Espírito Santo (ES). Possui aproximadamente 115.800,00 km².

SEM DIESEL NÃO TEM CAMINHÃO E SEM CAMINHÃO O BRASIL PARA.

Prof. Fernando Mendes.